



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

Identificando Barreras: Problemas de Accesibilidad en el transporte público y espacios de ocio de Zaragoza.

Autor/es

Gabriel Sánchez Serret

Director/es

Mar del Rincón Ruiz

Facultad de Ciencias Sociales y del Trabajo

2015

ÍNDICE:

1. INTRODUCCIÓN:	5
2. PLANTEAMIENTO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	7
2.1 Investigación social:	7
2.2 Objetivos de la investigación:	7
2.3 Ámbitos geográfico y temporal:	9
3. METODOLOGÍA Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	10
3.1 Etapas del proceso metodológico:	10
3.2 Muestreo:	11
3.2.1 Observación:	11
3.2.2 Entrevista:	12
4. MARCO TEÓRICO DE REFERENCIA.....	13
4.1 Discapacidad:	13
4.1.1 ¿Qué es la discapacidad?	13
4.2 Accesibilidad:	17
4.2.1 ¿Qué es la accesibilidad?	17
4.2.2 Cambio histórico de la discapacidad y accesibilidad:.....	20
4.2.3 Condiciones para un diseño universal.....	22
4.2.4 Niveles de accesibilidad.	23
4.2.5 Número de personas y porcentaje sobre el total de la población española:	24
4.2.6 Accesibilidad en los espacios de ocio:.....	24
4.2.6 Accesibilidad en el transporte público.....	26
4.3 Barreras Arquitectónicas.....	28
4.3.1 Ciudad sin barreras.	28
4.3.2 Tipos de barreras:	29
4.3.3 Discapacidad y barreras:	30
4.3.4 Tipos de barreras arquitectónicas:	30
4.3.5 Las principales barreras arquitectónicas y urbanísticas que encuentran los usuarios de sillas de ruedas son:	31
4.3.6 Personas beneficiarias de la supresión de barreras (PBSB):	32
5. CONTEXTO NORMATIVO:	33
5.1 Normativa de la Accesibilidad a nivel Internacional:	33
5.2 Normativa de la Accesibilidad a nivel Estatal	34

5.3 Normativa de la Accesibilidad a nivel Autonómico:	35
5.4 Normativa de la Accesibilidad a nivel Municipal:	36
6. PRESENTACIÓN DE LA ENTIDAD.	37
6.1 Fundación DFA.	37
6.2 Objetivos de la entidad:	37
7. ANÁLISIS DE LAS ENTREVISTAS	39
7.1 Análisis de las entrevistas realizadas a los usuarios.	39
7.1.1 Barreras físicas en el transporte público en Zaragoza	40
7.1.2 Barreras físicas en los espacios de ocio de Zaragoza	42
7.1.3 De qué manera afectan estas barreras	43
7.1.4 Qué propuestas de mejora se plantean.....	44
7.2 Análisis de las entrevistas realizadas a los familiares.....	45
7.2.1 Barreras físicas en el transporte público en Zaragoza	46
7.2.2 Barreras físicas en los espacios de ocio de Zaragoza	47
7.2.3 De qué manera afectan estas barreras	48
7.2.4 Qué propuestas de mejora se plantean.....	48
7.3 Análisis de las entrevistas realizadas a los profesionales	49
7.3.1 Problemas que se observan desde la institución (DFA).....	50
7.3.2 Experiencias frente a las barreras arquitectónicas	51
7.3.3 Propuestas de mejora que plantean los profesionales.....	52
8. CONCLUSIONES:	54
8.1 Conclusiones recogidas por parte de los usuarios y familiares entrevistados.....	54
8.2 Conclusiones recogidas por parte de los profesionales.....	56
8.3 Conclusiones personales	57
BIBLIOGRAFÍA:	60
ANEXOS.....	62

1. INTRODUCCIÓN:

Quiero basar mi trabajo fin de grado en un proyecto de investigación centrándome en las barreras arquitectónicas que afectan a las personas que hacen uso de sillas de rueda.

Principalmente elijo este tema porque llevo dos años como voluntario en DFA (Disminuidos Físicos de Aragón), una asociación en la que se trata la integración de personas con discapacidad física, así como la defensa de sus derechos y supresión de los prejuicios sociales que sufre este colectivo.

En 2013 empecé yendo a los viajes que realizaba esta fundación en la que varios monitores acompañaban a los usuarios de esta fundación durante una semana en alguna ciudad de España, fue aquí donde me di cuenta de la satisfacción personal que te crea el ayudar a pasar unas vacaciones a este colectivo, ya que si fueran solos se toparían contra muchas barreras arquitectónicas que les impedirán realizar sus acciones de la manera en la que ellos desearían. Observé que cada una de estas personas hace todo lo posible por fomentar su autonomía, y por ello hay que impedir que se creen barreras arquitectónicas que aumenten la dependencia de este colectivo, ya que la autonomía personal es un potenciador de motivación para ellos.

El haber podido tener un contacto cercano con personas que van en silla de ruedas, me ha hecho reflexionar de una manera a partir de las cosas que tenemos y que podemos realizar de manera autónoma, he aprendido a valorar como es debido este tipo de acciones y a ponerme en deuda con las personas que tienen algún tipo de dificultades para llevar a cabo una vida normalizada.

Es por ello que quiero centrar mi trabajo fin de grado en encontrar diversas opiniones que me ayuden a identificar las diversas barreras arquitectónicas físicas que impiden de manera notoria a llevar a cabo diferentes actos a personas que utilicen silla de ruedas.

Desde el punto de vista del trabajo social, se trabaja con las personas dependientes, con el objetivo de lograr unas rehabilitaciones sociales, psicosociales o personales que les permita mejorar su autonomía personal y con ello su calidad de vida.

Pero no solo es necesaria la intervención profesional para mejorar el bienestar de las personas con algún tipo de discapacidad o dependencia, los factores externos son los que realmente deben actuar de manera positiva facilitando la integración universal de este colectivo.

Desde la perspectiva del trabajo social, se hace énfasis en la accesibilidad universal a la que tienen derecho todas las personas, pero la palabra universal no acompaña en la medida en la que lo tendría que hacer, ya que siguen existiendo barreras en muchos lugares que dificultan la movilización de, en nuestro caso las personas que hacen uso de silla de ruedas para desplazarse.

Se trata de estas barreras, en concreto las que se pueden encontrar en los transportes públicos y espacios de ocio de nuestra ciudad, las que vamos a investigar con ayuda de familiares, profesionales y personas con movilidad reducida, quienes nos proporcionaran de manera directa y desde su punto de vista, cuales son, donde están y cómo afectan estas barreras al colectivo en silla de ruedas.

2. PLANTEAMIENTO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

2.1 Investigación social:

Se va a intentar obtener información mediante la observación y la entrevista semiestructurada del colectivo de personas con minusvalía de Zaragoza, que pertenecen a la fundación DFA.

Interpretaremos los datos obtenidos de manera directa a partir de los instrumentos utilizados. Posteriormente compararemos estos datos obtenidos con las hipótesis que planteamos, para confirmar esta o no.

En nuestro caso los datos que queremos conocer son las barreras arquitectónicas físicas que no permiten a las personas con movilidad reducida llevar a cabo actividades de manera autónoma e independiente en el transporte público y espacios de ocio de la ciudad de Zaragoza. De esa manera queremos conocer cuáles son sus puntos de vista acerca de esta problemática.

No solo nos guiaremos por las diferentes percepciones que tienen los usuarios que van en sillas de ruedas, sino que ampliaremos estas perspectivas de tal manera que recabaremos información sobre dichas barreras en la ciudad de familiares y profesionales que están diariamente contactando con las barreras y las personas que van en silla de ruedas.

Antes de citar los objetivos tanto generales como específicos que tenemos con esta investigación, redactaremos a continuación la hipótesis planteada en este proyecto:

2.2 Objetivos de la investigación:

En este apartado se van a fijar los diferentes objetivos tanto generales como específicos que se quieren llevar a cabo en la investigación. De esta manera el tener claros unos objetivos a alcanzar, nos será de ayuda a la hora de organizar el proyecto de investigación con la meta de cumplir cada uno de ellos.

Según Sampieri (2003) es necesario y útil establecer el qué pretendo con mi investigación, es decir cuáles son mis objetivos. Para ello los objetivos que se van a llevar a cabo deben ser claros

2. PLANTEAMIENTO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

y susceptibles de alcanzarse y se deberán tener presente durante todo el desarrollo de la investigación.

- **Objetivos generales:** Como el propósito general que tiene el propio investigador, estos objetivos se refieren a los enunciados globales sobre el resultado que se quiere alcanzar, QUÉ, COMO Y DONDE. A su vez orientan la investigación.
- **Objetivos específicos:** Lo que se quiere realizar en cada una de las etapas de la investigación. Son logros que facilitan el control de la investigación. Deben lograrse para alcanzar los objetivos generales.

Objetivos generales:

1. Describir el tipo de barreras arquitectónicas físicas que podemos encontrar en Zaragoza en los espacios de ocio y en el transporte público.
2. Obtener diversas percepciones por parte de usuarios de la fundación DFA, profesionales y familiares de personas en silla de ruedas acerca de la problemática existente en relación a las barreras arquitectónicas en Zaragoza.
3. Recoger información acerca de la falta de accesibilidad en los transportes públicos y en los espacios de ocio de Zaragoza.

Objetivos específicos:

1. Recoger información acerca de cómo afectan las barreras arquitectónicas de los espacios de ocio y transporte público de Zaragoza a los usuarios y a familiares de personas en silla de ruedas.
2. Obtener propuestas de mejora desde la perspectiva de profesionales, familiares y usuarios en silla de ruedas.
3. Identificar las diferentes maneras de resolución ante esta problemática que llevan a cabo los profesionales, familiares y usuarios en silla de ruedas.
4. Llevar a cabo una sensibilización social sobre como las diferentes barreras arquitectónicas físicas en el transporte y en los espacios de ocio de Zaragoza afectan a este colectivo así la sensibilización social aumentará, ya que de una manera es localizar el conflicto a partir del propio enfrentamiento entre los usuarios y sus impedimentos físicos que reducen su autonomía personal.

2.3 Ámbitos geográfico y temporal:

Este Proyecto dirige su investigación dentro de la ciudad de Zaragoza (España), basándose en la búsqueda de barreras físicas que podemos encontrar tanto en los diversos transportes públicos como en los espacios de ocio con los que cuenta la ciudad.

A su vez algunas de las entrevistas que se van a realizar serán dentro de la fundación DFA, específicamente en los centros de dicha fundación que se encuentran en Calle de José Luis Pomarón Herranz donde se encuentra el Centro de Rehabilitación Integral y en la Calle Jesús Gracia donde se encuentra el Centro de Día de la fundación y donde especialmente centraremos las entrevistas dirigidas a los usuarios que hacen uso de silla de ruedas.

En relación al ámbito temporal del proyecto de investigación, dedicaremos un período de tiempo de 4 meses para lograr alcanzar los objetivos a alcanzar.

De la misma manera realizaremos una división del tiempo en realizar la metodología durante los dos primeros meses, dedicándonos durante los otros dos meses restante a realizar las diversas entrevistas y posteriormente a fabricar el análisis de las mismas así como las diversas propuestas de mejora que obtengamos a raíz de las mismas entrevistas.

3. METODOLOGÍA Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

En este capítulo del proyecto de investigación, analizaremos las diferentes etapas del proceso metodológico, analizaremos la muestra a investigar y clarificaremos los diferentes instrumentos de investigación que vamos a utilizar durante el proceso.

Según Sierra, (1998:25)

“El Método de investigación científico, como tal método, es un procedimiento de actuación general seguido en el conocimiento científico, determinado por un conjunto de trámites, fases o etapas, a partir de estas fases de actuación sucesivas están orientadas a descubrir la verdad en el campo social.”

En el caso de esta investigación la podríamos definir como un método de investigación problemático-hipotético, ya que me baso en la formulación de problemas, cuestiones o interrogantes sobre la realidad y en adelantar conjeturas o soluciones probables a dichas (Sierra, 2001).

3.1 Etapas del proceso metodológico:

Todo proceso metodológico debe seguir unas fases de manera continuada, desde el planteamiento o descubrimiento del problema a investigar hasta la propuesta de una posible respuesta a dicho problema.

Siguiendo las etapas señaladas por Sierra (2001):

- **Descubrimiento del problema a investigar**

En este caso el problema a investigar es el cómo afectan las barreras arquitectónicas físicas tanto en el transporte público como en los espacios de ocio a las personas con movilidad reducida.

- **Documentación y definición del problema**

Para documentarme y definir de manera más precisa el problema concretaré una serie de entrevistas semiestructuradas con alguno de los usuarios y profesionales de DFA.

- **Imaginar una respuesta probable al mismo, o hipótesis**

Es decir nuestra hipótesis sería que las personas que tienen que desplazarse en silla de ruedas se enfrentan diariamente con múltiples barreras físicas a la hora de utilizar el transporte público en Zaragoza o de acceder a determinados espacios de ocio.

3.2 Muestreo:

Esta etapa tiene la función de localizar las diferentes partes que se quieren observar dentro del proceso de investigación, para organizar las entrevistas y clarificar las unidades a las que nos vamos a dirigir.

Según Rincón, Arnal, Latorre, y Sans (1995) utilizaremos un muestreo de intervalos, en el que dividiremos la observación en N intervalos, habitualmente de longitud constante, y registraremos en cada uno de ellos la presencia /ausencia de cada categoría de conducta.”

De esta manera dividiremos nuestra observación en fases de recopilación de datos a través de unas entrevistas dirigidas a los profesionales y usuarios de DFA, como a familiares y amigos de dichos usuarios por separado.

3.2.1 Observación:

En el caso de este proyecto de investigación nos basamos en un tipo de observación sistemática y controlada ya que la practicamos en situaciones específicas, en este caso en observar en que situaciones las personas con movilidad reducida se topan contra diferentes barreras arquitectónicas físicas y la manera en la que este afecta tanto a este colectivo como a sus cuidadores, familiares o amigos.

Unidades de observación:

Según Sierra (1998:96) “Las unidades de observación son las realidades que se pretenden observar. Como tales constituyen en la investigación el objeto global de estudio y de ellas se obtiene los datos empíricos necesarios para contrastar las hipótesis con la realidad.”

Las unidades de observación fuentes principales de datos en nuestra investigación social son:

- Los individuos: Personas en sillas de ruedas mayores de 18 años.
- Los grupos sociales: Familiares, cuidadores y amigos de las personas que van en silla de ruedas.
- Las instituciones:
 - DFA, (Disminuidos Físicos de Aragón).
 - Empresas de Transporte público y espacios de Ocio, (Zaragoza).

3.2.2 Entrevista:

Para este apartado se pretende realizar varias entrevistas dirigidas a aquellos colectivos de interés para el proyecto de investigación.

De esta manera vamos a enfocar las entrevistas hacia aproximadamente tres usuarios de la fundación DFA que hacen uso de silla de ruedas para desplazarse, entorno a dos familiares de dicho colectivo y a los profesionales de la misma fundación (DFA) los cuales mantienen un contacto profesional casi diario con personas con discapacidad.

Durante las entrevistas se abordaran aquellos temas más significativo para la investigación y se recogerá la máxima información en relación a cada temática abordada. Algunos de los temas que se tratarán a la hora de realizar las entrevistas, serán:

- Barreras físicas en el transporte público en Zaragoza.
- Barreras físicas en los espacios de ocio de Zaragoza.
- De qué manera afectan estas barreras.
- Qué propuestas de mejora se plantean.
- Problemas que se observan desde la institución.
- Experiencias frente a las barreras arquitectónicas.
- Propuestas de mejora que plantean los profesionales.

Siguiendo el modelo de Sierra (2001): en el caso de nuestra investigación utilizaremos como instrumento de recogida de datos la entrevista cualitativa, ya que nuestro objetivo es obtener datos interrogando a las personas, pero con la finalidad típica de la investigación cualitativa de entrar en la individualidad de la persona entrevistada y de ver el mundo con sus ojos, es decir acceder a la perspectiva del sujeto estudiado comprendiendo sus categorías mentales, interpretaciones, percepciones, sentimientos y motivos de sus actos.

A su vez utilizaré la entrevista cualitativa ya que nos vamos a dirigir hacia unos sujetos elegidos según un plan sistemático de recogida de datos y que son elegidos por unas características específicas.

En este caso utilizaré la entrevista semiestructurada, ya que dispondré de un guion donde recoja los temas que debo tratar, pero el orden en el que abordaré la temática y el modo de formular las preguntas, será de manera libre y siguiendo mi valoración.

4. MARCO TEÓRICO DE REFERENCIA.

Durante este capítulo se van a tratar los aspectos más significativos en relación a la discapacidad y a la accesibilidad del colectivo de personas con discapacidad física.

De la misma manera se tratará de explicar cuáles son y cómo afectan las posibles barreras que una persona con movilidad reducida puede experimentar a la hora de desplazarse por diversos espacios.

4.1 Discapacidad:

4.1.1 ¿Qué es la discapacidad?

Para comprender la problemática frente a las diferentes barreras con las que se enfrentan las personas que hacen uso de silla de ruedas, hay que entender primero cual es el significado de discapacidad y que supone para las personas que conviven con ella, así como informarnos de las diferentes discapacidades que existen.

Informe Mundial sobre la Discapacidad (2001)

“La discapacidad se encuentra dentro de la condición humana, ya que casi todas las personas sufrirán algún tipo de discapacidad transitoria o permanente en algún momento de su vida. A su vez la discapacidad es compleja, y las intervenciones para superar las desventajas asociadas a ella son múltiples, sistemáticas y varían según el contexto (...) La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2006): pretende “promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente (p.7)”.

Como dice Macionis (2011) la historia de la discapacidad ha pasado por etapas de discriminaciones y dominaciones a lo largo de la historia, como por ejemplo:

- Asesinatos de niños nacidos con deformidades
- Diversión para los ricos de muchas sociedades, (circos freaks).
- La caracterización de las diferencias como desórdenes y disfunciones.
- La búsqueda del pueblo ideal y la reducción de los defectos.
- La creación de los sistemas de caridad.
- La normalización de los discapacitados.

De esta manera poco a poco hasta la actualidad se fueron consolidando respuestas legales y políticamente sociales hacia las personas con discapacidad.

Las nuevas actitudes y políticas en relación a la discapacidad han sido impuestas principalmente por los propios discapacitados, de esta manera castigar a los discapacitados con la marginación es cada vez menos aceptable existiendo leyes y programas que facilitan el desarrollo vital y social a las personas con discapacidad. Por ejemplo en España, la ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de los Minusválidos (LISMI) impone la obligación de los poderes públicos de realizar unas políticas de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de las personas discapacitadas para facilitarles el disfrute de los derechos que la Constitución otorga a todos los ciudadanos y que afecte de manera universal.

Actualmente las desventajas que sufre una persona con discapacidad tienen su origen en sus dificultades personales pero sobre todo en los obstáculos impuestos por la propia sociedad que les limitando su carácter personal.

Como dice Macionis (2011) las personas con discapacidad manejan sus deficiencias de cuatro maneras posibles:

- Mediante la negación de su discapacidad. Las discapacidades menores pueden ser ignoradas ya que no parecen lo suficientemente serias para hacer de ellas un motivo central
- Normalizar de manera rutinaria la discapacidad, aceptándola y siendo ayudados por el resto de la sociedad.
- Alejamiento de las personas discapacitadas de la sociedad o de los grupos sociales, ya que en muchos casos cuando las personas con discapacidad son puestos en manos de instituciones, de alguna manera crean su propio colectivo al margen de la sociedad en general.
- Luchando de manera activa por sus derechos.

Según Macionis (2011) hablamos de Discapacidad cuando hacemos referencia a la deficiencia física o mental de una persona, estas características provocan en aquellas personas que las padecen unas determinadas incapacidades parciales o completas.

A lo largo de los años la discapacidad se ha visto como una diferencia que ya causado numerosas formas de discriminación social que pueden y podían excluir a una persona de su vida normal.

Como relata Giddens (2009) a la hora de hablar sobre discapacidad, históricamente, en las sociedades occidentales ha dominado el modelo individual de discapacidad, el cual describe que los problemas que presentan las personas con discapacidad están causados principalmente por limitaciones individuales, es decir se planteaba que la “anormalidad corporal”, era la causante de las limitaciones funcionales del individuo. De esta manera el modelo individual enfoca a la discapacidad como una tragedia personal. Al modelo individual también se le denomina modelo médico, ya que los especialistas médicos desempeñan un papel fundamental en el modelo individual al ofrecer diagnósticos sobre la curación y la rehabilitación de los problemas que sufren los individuos discapacitados.

Por la otra parte encontramos el modelo social de discapacidad, el cual se contrapone al modelo individual describiendo que el problema de la discapacidad no sólo radica en la disfuncionalidad y su efecto en el individuo sino que basa sobre todo en la relación con el resto de la sociedad.

De esta manera se describe como discapacidad a la restricción de actividades causadas por una organización social contemporánea que no tiene en cuenta a las personas con deficiencias físicas y, por tanto las excluye de la participación en las actividades sociales.

De esta manera la discapacidad no es definida como un problema del individuo, sino existente en función de las barreras sociales que las personas con ciertas deficiencias debían superar para participar de manera normalizada y plena en la sociedad.

Este modelo social ha tenido una gran influencia a nivel global sobre el modo en que pensamos hoy en día sobre la discapacidad.

Según Macionis (2011) encontramos tres teorías sociológicas vinculadas a la discapacidad como son:

- El funcionalismo el cual tiene la función de examinar el funcionamiento de las órdenes sociales, en este marco la discapacidad se observa como un papel social, de esta manera se contempla a la discapacidad como una disfunción que perturba la vida social aunque el punto de vista más usual percibido por esta teoría es la de contar como los discapacitados desempeñan funciones cruciales para la discapacidad.
- Interaccionismo que aparece como una categoría social, estudiando cómo pueden verse afectadas las personas etiquetadas como “discapacitados”.

- Paradigma del conflicto, en el que en el contexto de la discapacidad, ésta forma parte de un sistema de conflictos e intereses, y es vista usualmente como una experiencia discriminante y opresora.
- En nuestro caso la discapacidad física se puede definir como una desventaja, resultante de una imposibilidad que limita o impide el desempeño motor de la persona afectada. Esto significa que las partes afectadas son los brazos y/o las piernas.

Giddens (2009:457-458):

“Se estima que el 10% de la población mundial son discapacitados y que el 80% de ellos viven en países en vías de desarrollo.(...)En los países desarrollados, la causa principal son las enfermedades crónicas y deficiencias prolongadas, mientras que en los países en vías de desarrollo es la pobreza, el saneamiento y el alojamiento inadecuado y la dieta insuficiente. (...)En 2006 señaló la ONU, que sólo una minoría de países habían introducido leyes destinadas a proteger los derechos de las personas con discapacidad (...) Es evidente que las leyes y las políticas antidiscriminatorias están distribuidas de forma muy irregular y desigual por todo el mundo.”

Según Roig (2005) aunque actualmente la discapacidad es focalizada desde la construcción del modelo social, no hay que abandonar los logros conquistados mediante el modelo médico o individual. Se podría decir que en la actualidad ambos modelos se complementan de tal manera que se sigue considerando que el proceso de rehabilitación respecto a la deficiencia de una determinada persona es un elemento muy importante, sin olvidar que solo en un aspecto de la vida de la persona con discapacidad. Es decir los dos modelos coexisten en las actuales legislaciones nacionales e internacionales.

Basulto (2010) relata que las personas que van en silla de ruedas también se les denomina personas con discapacidad no ambulatoria, ya que su aparato locomotor está dañado y no les permite levantarse o andar sin ayuda de tercera personas y precisan de silla de ruedas para facilitar su desplazamiento.

No utilizan las mismas sillas todas aquellas personas que no puedan moverse sin ayuda de una silla de ruedas, depende de su tipo de enfermedad, (paraplejia, hemiplejia, amputados), a su vez la silla tendrá que tener un respaldo específico para cada persona, que pueda ser impulsada o alcanzada por los miembros superiores de la persona, y pueden ser autopropulsadas o eléctricas. Todas estas características determinan las dimensiones críticas de giros y posibilidades de maniobra.

4.2 Accesibilidad:

4.2.1 ¿Qué es la accesibilidad?

De la misma manera que debemos comprender el término de “Discapacidad”, tenemos que hacer énfasis en lo que es la accesibilidad, qué supone para el colectivo de personas que hacen uso de silla de ruedas y cómo ha cambiado a lo largo de la historia.

Es importante profundizar en cuáles son las condiciones necesarias para conseguir una accesibilidad universal o para todos y el por qué y cuándo esta no es aplicada ni beneficia en la medida en la que lo tendría que hacer a las personas con discapacidad.

Peralta (2007:21)

“La Accesibilidad puede ser definida como la posibilidad que tiene cualquier persona, con o sin algún tipo de problemas de movilidad o percepción sensorial, de entender un espacio, integrarse en él e interactuar con sus contenidos.”

Peralta (2007) Ésta definición se integra en el Concepto Europeo de Accesibilidad, el cual posiciona a la accesibilidad como una propiedad fundamental del entorno posibilitando la entrada, la salida y el uso de los diferentes espacios. A su vez permite de manera global la participación de las personas en actividades sociales y económicas pudiendo ser evacuadas de estas mismas con total seguridad.

La accesibilidad es indispensable, ya que cualquier persona tiene el derecho de ser partícipe de todas las actividades que engloben a la misma, si esto no fuera así podría sentirse aislado y poco autónoma.

Según Roig (2005:8)

“La accesibilidad universal es entendida en la norma como “la condición que debe cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.”

En relación a las múltiples normativas que guarda el BOE (Boletín Oficial del Estado), sobre discapacidad y accesibilidad, encontramos diferentes definiciones en función a estos términos como en:

Ley N° 22066 (2003:43189)

“Accesibilidad universal: la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño para todos» y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.”

De esta manera debemos enfocar la accesibilidad de la manera más global y amplia posible, ya que de nada sirve tener edificios adaptados si los viales que dan acceso a los mismos no lo están.

Hay pocas situaciones tan incongruentes como que el espacio público se convierta en algo inadecuado para ti, ya que en muchas ocasiones puede impedir el desarrollo vital de una persona.

Este enfoque global de la accesibilidad se debe a que deberíamos pensar que nos incumbe a todos y no sólo a la persona con discapacidad, es por eso que toda edificación debería ser diseñada desde la perspectiva de una construcción sin ningún tipo de barrera.

Según el Ministerio de Vivienda (2010) y siguiendo el principio de “accesibilidad para todos”, las diversas condiciones de accesibilidad han tenido en cuenta un amplio conjunto de usuarios, desde aquellos que usan silla de ruedas hasta aquellas personas que tienen algún tipo de discapacidad visual, personas mayores, madres con carritos de bebés, personas con movilidad reducida...Para todos ellos existen una serie de medidas.

Según Anula (2007) la accesibilidad es la propiedad que tienen lugares y cosas que facilitan el acceso y el entendimiento de manera universal. Para que las personas con discapacidad puedan vivir de manera autónoma, los países deben:

- Garantizar el acceso a todos los lugares, escuelas, hospitales, viviendas así como todos los lugares de trabajo y la calle.
- Garantizar que la información llegue a todas las personas

Para conseguir estas metas, los países deben:

- Desarrollar unas normas que permitan a las personas con discapacidad entrar y salir de todos los lugares, así como desplazarse por la calle.
- Vigilar que las personas con discapacidad puedan hacer uso de los servicios abiertos al público.
- Señalizar las instalaciones públicas de todas las formas de comunicación existentes.
- Ofrecer la asistencia de personas para facilitar el acceso y uso público de todos los espacios.
- Promover formas que permitan a las personas con discapacidad acceder a la información.
- Así como fomentar el acceso a las TIC.

Anula, (2007:18) “todas las personas con discapacidad tienen derecho a moverse libremente, a desplazarse de un lado a otro.”

Es por esto que los países deberán facilitar:

- El desplazamiento de las personas sin que les cueste muy caro.
- La asistencia humana y la tecnología que permite que puedan moverse libremente.
- El desarrollo de tecnologías y la fabricación de diversos aparatos que mejoren la movilidad de las personas con discapacidad.

Según Roig (2005) Cuando hablamos de accesibilidad universal podemos hacer referencia a una dimensión subjetiva de la accesibilidad (quién) y a una dimensión objetiva (qué).

- **Dimensión Subjetiva:** La accesibilidad es un asunto que concierne a todas las personas y no solo a una minoría. Actualmente en España la sociedad es muy diversa y hay una alta tasa de envejecimiento, por lo que la accesibilidad debe ser abordada a través de una minoría global que contenga un amplio conjunto de políticas que estén por encima de aquellas otras políticas dedicadas únicamente a la discapacidad.

Todas las personas necesitan una accesibilidad en condiciones que les permitan gozar de la prestación de un servicio, de la utilización de un bien, de la comunicación con los demás...es por ello que la accesibilidad es considerada una de las claves para el desarrollo sostenible, porque mejora la calidad de vida y la habitabilidad en el medio urbano.

- **Dimensión objetiva:** La accesibilidad universal afecta de manera especial al urbanismo, a la edificación, al transporte público, a los dispositivos o tecnologías destinados al apoyo de la movilidad de la persona, a los medios de comunicación, artes visuales como el cine, a los servicios educativos, de ocio, de recreación o deportivos...

4.2.2 Cambio histórico de la discapacidad y accesibilidad:

Según la Confederación Española de Personas con discapacidad física y orgánica (COCEMFE, s.f.) para conocer la evolución de Accesibilidad y diseño para todos, se debe reflejar el desarrollo metodológico con el colectivo de personas con discapacidad a lo largo de la historia.

Hasta mediado del siglo XIX la discapacidad no se consideraba como digna de intervención específica y las personas con discapacidad eran ignoradas y marginadas. Esta época es conocida como modelo de prescindencia ya que se prescindía de las personas por tener algún tipo de discapacidad. Se pensaban que las causas que provocaban la discapacidad eran de origen mágico o religioso por lo que en muchos casos debían deshacerse de aquellas personas con discapacidad, (se utilizaban en circos, como esclavos...).

Con la aparición del cristianismo aparece el concepto de demonización, de esta manera la discapacidad se consideraba fruto del demonio. Se crea un modelo de marginación excluyente, de manera que se ignoraban y rechazaban a las personas con discapacidad. En los siglos XVII y XVIII se generaliza la segregación indiscriminada y el internamiento masificado como modelo de intervención que llegará prácticamente hasta mediados del siglo XX.

Tras la segunda Guerra Mundial, surge un nuevo modelo conocido como médico o rehabilitador y que justifica las causas de manera científica, de manera que se considera a la persona con discapacidad en términos de salud y enfermedad. Con este modelo en el que se intentan realizar acciones rehabilitadoras y normalizadas hacia las personas con discapacidad, se han desarrollado todo lo referente a los productos de apoyo, así como el concepto de prestación

Posteriormente aparece el modelo social que aplica los derechos humanos y del rechazo a los fundamentos de los modelos anteriores. No existen limitaciones individuales, sino limitaciones de la propia sociedad para prestar servicios apropiados y para asegurar que se satisfacen las necesidades de las personas con discapacidad. Es por ello que se dejan de aportar soluciones individuales para ofrecer medidas dirigidas a la sociedad en general.

Cuando se prescindía de la discapacidad, las ayudas que se prestaban eran prácticamente nulas. En el siglo XVI aparece la silla de ruedas para hacer frente al problema de la movilidad, que se veía solucionado con la ayuda de otras personas que llevaban a la persona en brazos. Las primeras obras que se llevaron a cabo fueron en el monasterio de Yuste, residencia de Carlos V, para que el rey pudiera recorrer las estancias sin dificultad.

4. MARCO TEÓRICO DE REFERENCIA

En la segunda mitad del siglo XX, es cuando verdaderamente se ve la necesidad de adaptar el medio físico a las personas o, que la propia persona fuera la que se adaptara a éste mediante productos de apoyo. De esta manera aparece poco a poco el concepto de la supresión de barreras.

En 1974, en la “Reunión del Grupo de Expertos sobre el Diseño Libre de Barreras” celebrada en Nueva York, se establecieron los primeros antecedentes sobre la necesidad de la eliminación de barreras físicas que impiden que las personas con discapacidad puedan participar de manera autónoma y en igualdad de condiciones, se establece con ello el formar a arquitectos, ingenieros, urbanistas y paisajistas en el ámbito de los espacios sin barreras.

En los años posteriores se empieza a hablar de diseño para todos o diseño universal, donde ya no solo se trata de suprimir barreras sino, de diseñar sin ellas, comenzando a difundir el concepto de “Accesibilidad Física Integral”, término que ha ido evolucionando hasta llamarse Accesibilidad Universal.

En 1989 el arquitecto Ronald L.Mace hace una valoración crítica de los conceptos de “Accesibilidad Física” y propone como etapa de evolución la del “Diseño Universal”.

En 1993 se constituye el *European Institute for Design and Disability* (EIDD) con la finalidad de mejorar la calidad de vida mediante el “Diseño para Todos”

En 1994 se plantea la superioridad del Diseño Universal sobre la Accesibilidad Universal.

El 9 de mayo del 2004 en Estocolmo se aprobó la “Declaración de Estocolmo para el Diseño para Todos” el cual constituye un reto para todos los diseñadores, empresarios, administradores y dirigentes políticos.

Según Roig (2005) en el ámbito español, la aplicación de los beneficios para las personas con discapacidad comienzan a tener efecto a partir de un acto administrativo que se denomina el “reconocimiento del grado de minusvalía”, y en la Ley 51/2003 donde se relaciona directamente la discapacidad con una situación de minusvalía igual o superior al 33%.

La reflexión desde los derechos humanos significa incluir los estudios sobre la discapacidad y los derechos de las personas con discapacidad en el ámbito de valores como el de la libertad, igualdad y autonomía física (capacidad para realizar acciones por uno mismo).

Alonso (2015) apuesta por la accesibilidad universal para mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad, de esta manera el ministro de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad y

aboga por perseverar en la mejora del bienestar de todos los ciudadanos así como en la supresión de las barreras que impiden la accesibilidad.

Según Alonso (2015), los premios Reina Sofía son un referente consolidado en el reconocimiento del trabajo realizado por entidades privadas, administraciones y ciudadanos por la eliminación de barreras y la inclusión de las personas con discapacidad.

4.2.3 Condiciones para un diseño universal.

Anula (2007) señala que se debe aplicar un diseño universal a la hora de hablar de accesibilidad, esto significaría que los todo puede ser usado por todas las personas, este diseño universal debe aplicarse a todo lo que consuman o utilicen las personas con o sin discapacidad.

Según Roig (2005) La Ley 51/2004, establece en su artículo 2 que el diseño para todos fomenta la utilización por parte de todas las personas en la mayor extensión posible de entornos, procesos, bienes, productos, servicios, instrumentos, herramientas...

El interés por el concepto de diseño universal ha crecido considerablemente a partir de la década de los años noventa, sobre todo en el diseño industrial, de esta manera aparecen siete principios que dan forma al Diseño Universal:

- Uso equitativo
- Flexibilidad en el uso
- Uso simple e intuitivo
- Información perceptible
- Tolerancia al error
- Bajo esfuerzo físico
- Tamaño y espacio para el acceso y el uso.

De esta manera se intenta hacer accesible, utilizable y comprensible para todos, sin coste extra o con el mínimo coste posible el entorno construido, los productos y las comunicaciones.

Desde una perspectiva más generalizada del diseño universal es presentado como parte del desarrollo inclusivo y sostenible, dando la oportunidad de profundizar e intensificar el diálogo civil.

Peralta (2007) sostiene que siguiendo las condiciones del diseño universal:

- **El Diseño Urbano:** debe estar diseñado para que pueda excluir a cierto grupo de personas debido a sus determinadas discapacidades, de esta manera debe ser:
 - **Accesibilidad:** Los edificios y los lugares públicos deben ser accesibles para todas las personas sin tener en cuenta su grado de discapacidad o edad.
 - **Circulación:** La red vial debe proyectarse de forma que permita de manera genera y universal a todos los usuarios a circular de manera libre y llegar al mayor número de lugares y edificios.
 - **Utilización:** El entorno debe poder ser usado con facilidad, así como disfrutado y utilizado por todas las personas.
 - **Orientación:** Los asentamientos urbanos deben proyectarse de manera que se facilite la orientación en ellos y posibiliten su ubicación de manera fácil y rápida.
 - **Seguridad:** Se procurará que, en el entorno proyectado, la movilidad de todas las personas sea máxima y segura en relación a su salud e integración física.
 - **Funcionalidad:** Los espacios urbanos y los lugares de trabajo o de ocio deben proyectar una accesibilidad para que se pueda participar en ellos y usarlos sin ningún tipo de restricción.

4.2.4 Niveles de accesibilidad.

Según la Ley 8/1995 de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación, art.2 (BOC) se calificarán los espacios, instalaciones, edificaciones o servicios, atendiendo a sus niveles de accesibilidad en:

- **Adaptado:** Un espacio, instalación o servicio se considera adaptado si éste se ajusta de manera correcta a los requisitos funcionales y dimensionales que permiten su utilización de manera autónoma y sin realizar esfuerzos por parte de las personas con algún tipo de limitación, movilidad o comunicación reducida.
- **Practicable:** Un espacio, instalación o servicio se considera practicable cuando, sin necesidad de ajustarse a los diferentes requisitos que lo determinan como adaptado, no impide su utilización de manera autónoma a las personas con limitación o movilidad o comunicación reducida.
- **Convertible:** Un espacio, instalación o servicio se considera convertible cuando, mediante cambios de escasa entidad y bajo coste, que no afectan a su configuración esencial, se puede llegar a transformar en adaptado o, como mínimo, en practicable.

Sin ajustarse a todos los requerimientos antes señalados, es posible su transformación como mínimo en practicable, mediante la realización de modificaciones de poca entidad y bajo coste que no afecten a su configuración esencial

4.2.5 Número de personas y porcentaje sobre el total de la población española:

Alonso (2002) sostiene que las personas con discapacidad permanente, a pesar de que sólo representen una quinta parte del total de PBSB, son el colectivo que se ve más afectado por las barreras del entorno y, por tanto, cabe considerarlas como el colectivo principal.

Los resultados de los análisis que se han realizado en el estado real del espacio urbano muestran que estamos muy lejos de lo podríamos llamar accesibilidad.

Hay que tener en cuenta que la historia del desarrollo de nuestras ciudades es muy anterior a la aún breve historia del trabajo institucional a favor de la accesibilidad para todos. Esto justifica en parte, que a pesar de los esfuerzos realizados y del gran número de actuaciones emprendidas, los resultados sigan siendo escasos.

En general, los problemas detectados en el medio urbano se podrían agrupar en tres grandes grupos que enunciaremos de menor a mayor dificultad de resolución:

1. Los que provienen de la falta de consideración de los criterios de accesibilidad en el mantenimiento de los espacios urbanos y en el rigor en la aplicación de las medidas de disciplina urbana, como por ejemplo el mal estado del pavimento, transportes, obras, incumplimientos cívicos...
2. Los derivados de la falta de integración de aquellos criterios de accesibilidad en el diseño de la urbanización del espacio urbano, como por ejemplo los estrechamientos en aceras debidos a mobiliario urbano, pavimentación inadecuada...
3. Aquellos que provienen de problemas de la configuración estructural del espacio urbano, como pendientes excesivas, cambios de nivel, aceras estrechas...

4.2.6 Accesibilidad en los espacios de ocio:

Alonso (2002) sostiene que las actividades culturales y de turismo constituyen dos de los mayores intereses de la mayoría de la población a la hora de emplear su tiempo de ocio. Las demandas de ocio por parte del colectivo de personas con discapacidad están relacionadas con su

edad y condición social, pero se ven frecuentemente truncadas por las barreras impuestas por el entorno.

De acuerdo a varias encuestas realizadas a personas con discapacidad física, las actividades que más desearían emprender en caso de que se eliminaran las barreas de los espacios públicos serían:

- Viajar
- Ir al cine y teatro
- Caminar, pasear.

Las personas con discapacidad física demandante de unas buenas condiciones de accesibilidad, han tenido tradicionalmente reducidas posibilidades de ocio, si no es con ayuda de terceras personas.

Ir al cine o al teatro es otra de las actividades más afectadas en relación a las barreras arquitectónicas que se encuentran en estos lugares.

Hay que decir que aunque en los museos también se encuentren barreras físicas que impidan a las personas en sillas de ruedas gozar de su espacio, su situación es mejor en relación a la de los cines y teatros donde las salas son muy poco accesibles.

El objetivo es que este colectivo pueda acudir a estos espacios de ocio de manera individual y autónoma y no con ayuda de una tercera persona.

Cines, teatros, hoteles, bares y restaurantes son los espacios peor valorados en cuanto a su accesibilidad, a su vez su inaccesibilidad es más problemática que la de otros edificios de gran relevancia como hospitales, mercados, edificios educativos...

A su vez en muchos casos para acudir a estos espacios de ocio se necesita de unos transportes accesibles los cuales como veremos posteriormente no ofrecen muchas ventajas para cumplir este objetivo.

Que el colectivo de personas en sillas de ruedas pudiera utilizar de forma autónoma su tiempo libre podría ser la máxima expresión de una sociedad plenamente inclusiva, aunque actualmente estamos lejos de ese objetivo, no solo por la cantidad de barreras arquitectónicas físicas presentes en los espacios de ocio sino también por la falta de información y servicio adecuado por parte del personal de atención al público.

Es por ello que se deberían emprender acciones inmediatas dirigidas a asegurar el cumplimiento de la normativa de accesibilidad en los edificios de uso público y privados de concurrencia pública y a favorecer la adaptación progresiva de las instalaciones existentes.

Anula (2007) los países deberán garantizar que las personas con discapacidad tengan fácil acceso a teatros, cines bibliotecas, museos y demás lugares culturalmente importantes.

Los países deberán instaurar las medidas que permitan que las personas con discapacidad puedan desarrollar de manera normal sus capacidades artísticas e intelectuales para su propio bien y el del resto de la sociedad. A su vez adoptarán medidas que garanticen que los derechos de propiedad intelectual no son una barrera para el acceso de las personas con discapacidad a los bienes culturales. Se deberá reconocer y apoyar la identidad cultural y lingüística propia de las personas con discapacidad.

Los países deberán promover la participación en actividades recreativas y deportivas haciendo que las personas con discapacidad participen en actividades deportivas generales, específicas para ellos, pero sobre todo fomentarán la participación con las demás personas en actividades lúdicas y deportivas incluidas las realizadas en la escuela

4.2.6 Accesibilidad en el transporte público.

Alonso (2002) sostiene que gracias a la cantidad de demandas por parte de los colectivos más afectados a lo largo de las últimas dos décadas, se propició un cambio en la actitud de las instituciones en relación a la accesibilidad en el sistema de transporte para personas con discapacidad. Esta actitud permite darle un valor universal a la accesibilidad.

Según Roig (2005) se deben abordar los problemas de accesibilidad a través de una revisión general de la cadena de transporte en su totalidad. De nada sirve que existan medios de transportes accesibles para personas con discapacidad, si estas no pueden llegar a la parada de estacionamiento del determinado transporte público, por lo que la accesibilidad en el entorno físico y la de los transportes están interconectadas entre sí, una no puede ser sin la otra.

Para averiguar si verdaderamente se ha provocado un cambio de actitud ante la perspectiva de cómo ver la accesibilidad, se utilizan diferentes métodos que facilitan la comprensión de las tendencias y esfuerzos requeridos en el propósito de accesibilidad en los diferentes medios de transporte.

1. Delimitación de los problemas principales de la accesibilidad para cada medio de transporte:

Nos referimos en este punto a la capacidad que tiene el problema de interferir en la accesibilidad de una proporción elevada de los usuarios actuales o potenciales.

A su vez también señalamos un conjunto de problemas de accesibilidad, aquí denominados como complementarios, que son capaces de multiplicar el efectos negativo que de por sí tienen los elementos principales.

Posteriormente se observan las barreras físicas y se analizan para poner en común diversas mejoras para la accesibilidad.

Uno de los elementos principales que generan dificultad en la accesibilidad es la relación entre la acera y el vehículo, ya que en muchos casos provoca un desnivel que impide a algunas personas con movilidad reducida acceder al bus o hacerlo de manera autónoma.

Hay que decir que no solo existen estos problemas dentro del transporte público, en las diferentes terminales nos encontramos con una serie de barreras como es la interacción entre las personas con discapacidad y el personal de la estación, (taquillas elevadas, falta de señalización adecuada).

Las largas distancias a recorrer y las dificultades de comprensión/orientación en espacios de gran tamaño.

2. Indicadores de la accesibilidad en los distintos medios de transporte:

Estos indicadores sirven para comprobar y analizar los cambios en los distintos medios de transporte en relación a los principales problemas de accesibilidad.

Encontramos:

- Indicadores básicos
- Indicadores de apoyo

También hay que distinguir dentro de los medios de transporte aquellos que son adaptados y los que son practicables:

- Adaptados: Cuando se ajustan los requisitos funcionales y dimensiones que garantizan su utilización, de forma autónoma y cómoda por parte de personas con movilidad reducida.
- Practicable: Cuando no se impide su utilización de forma autónoma a las personas con movilidad reducida.

3. La accesibilidad en cada uno de los medios de transporte:

Se analizan las situaciones de cada medio de transporte en relación de los planes y proyectos actuales de las compañías operadoras y las administraciones competentes.

4.3 Barreras Arquitectónicas.

4.3.1 Ciudad sin barreras.

La finalidad de este proyecto de investigación sería conseguir la construcción de ciudades que fueran capaces de suprimir todas aquellas barreras que afectan de manera negativa a las personas con algún tipo de discapacidad.

“Acceso Ya” es una Organización No Gubernamental (ONG) que plantea que para construir una ciudad sin barreras debemos tener en cuenta:

- **Una visión:** Con una sociedad justa e inclusiva en la que todas las personas puedan alcanzar el desarrollo pleno de su personalidad.
- **Misión:** trabajar sin descanso en la defensa de los derechos sobre la accesibilidad, investigando y denunciando barreras arquitectónicas.

Según Vidal, Valdominos, Herrera, Rodriguez, Mahou y Redondo (2005) Las personas con movilidad reducida encuentran en los espacios urbanos no edificados diversos tipos de obstáculos o barreras. La evitación de las barreras en la red viaria, es cosa sencilla en la mayor parte de los casos. Hay que conseguir la accesibilidad en las terminales de autobuses, estaciones de ferrocarriles, puertos y aeropuertos.

¿Cómo hacer accesible un edificio público?

Según Vidal, et al. (2005) los edificios públicos son aquellos a los que habitualmente acude gente sin parar para obtener algún tipo de información y/o asesoramiento, gestionar documentos, trabajar...Forman parte de nuestra vida diaria por lo que deberían ser accesibles para cualquier persona y no imponer ningún tipo de dificultad por razón de su condición física, sensorial o intelectual.

Es por eso que se deben comprobar la accesibilidad de los transportes públicos hasta el área del edificio o de los espacios de aparcamiento, así como el trayecto hasta la entrada del establecimiento. Se deberán comprobar la ausencia de cualquier tipo de obstáculos o peligros que puedan impedir la circulación en los lugares cercanos al edificio, así como la entrada principal la cual deberá tener una rampa. Así como la existencia de puertas automáticas en la que seguido haya un espacio de al menos 1,50 m de diámetro para poder realizar algún tipo de maniobra con la silla de ruedas.

Se deberán tener en cuenta las dimensiones del vestíbulo, así como las diversas dependencias del edificio deberían ser totalmente accesibles para una persona con movilidad reducida.

El diverso mobiliario que haya en el interior del edificio debe de poder ser utilizado por cualquier persona y adecuado para cualquier persona. Para ellos se deberá evaluar la altura de las vitrinas y estanterías, la distancia de alcance de los elementos y los etiquetados de los mismos. A su vez deberá de existir el espacio suficiente entre los muebles para poder maniobrar con la silla de ruedas. Se deberá evaluar la accesibilidad en aseos y baños, escaleras rampas, vestuarios, máquinas expendedoras y cajeros automáticos.

4.3.2 Tipos de barreras:

Debemos entender las diferentes barreras con las que se puede topar una persona con discapacidad a lo largo de sus desplazamientos.

Según Roig (2005) existen fundamentalmente tres tipos de barreras: las barreras intrínsecas (vinculadas con los niveles de funcionalidad física, psicológica o cognitiva de cada individuo, encontramos a su vez las barreras ambientales (impuestas por las condiciones físicas o sociales del medio, como son las barreras arquitectónicas del transporte) y por último las barreras interactivas (relativas a la habilidad requerida para determinadas actividades como mecanismos de pago).

Los “ámbitos de accesibilidad” más representativos de los ámbitos de la vida social en los que pueden aparecer barreras son: movilidad, comunicación e información, acceso a bienes y servicios, actitudes negativas hacia la discapacidad. En muchos casos estos ámbitos de accesibilidad operan entre sí.

Los tipos de barreras son:

- **Barreras en la movilidad:** Se trata de los obstáculos que las personas con discapacidad encuentran cuando deben movilizarse a través de su fuerza motriz tanto en la calle como en el transporte. La accesibilidad en el transporte y en la calle están complementados, una no puede ser sin la otra ya que si existen barreras en la calle, impedirán llegar hasta la parada del transporte a las personas con movilidad reducida, si por el contrario se coge el transporte pero la entrada a los lugares donde se quiere acceder es inapropiada, estamos en la misma tesitura.
- **Barreras en la comunicación e información:** Las personas con discapacidad pueden verse limitadas para transmitir o recibir lo que desean comunicar.

- **Barreras en el acceso a bienes y servicios:** Con estas barreras nos referimos a la inaccesibilidad en el goce y uso de bienes y servicios al no encontrarse a disposición del público general y la inaccesibilidad en las posibilidades de adquisición de bienes y servicios.
- **Barreras representadas por las actitudes negativas hacia la discapacidad:** Se tratan de ciertas actitudes negativas hacia las personas con discapacidad, como prejuicios o acoso.

4.3.3 Discapacidad y barreras:

Hay una estrecha relación entre discapacidad y barreras a la que habría que hacer frente ya que provoca diversas dificultades entre la población con discapacidad y disminuye su autonomía personal.

Según Roig (2005) Desde los derechos humanos se lucha contra aquello que provoca la dificultad o la imposibilidad de su la satisfacción de una persona ya sea natural o artificial.

La OMS, reconoce que la sociedad tiene la capacidad de perjudicar la salud de una persona, en un sentido “incapacitante”, ya que se puede dificultar el desempeño de un individuo al crear barreras.

En España la ley 51/2003 también se añade a esta concepción estableciendo que algunas de las desventajas que presenta una persona con discapacidad tienen su origen en sus dificultades personales, pero también y sobre todo en los obstáculos y condiciones limitativas impuestas por la propia sociedad.

Roig (2005:51)

“De esta manera puede entenderse por “barrera” todo obstáculo que dificulte o impida, en condiciones de igualdad de oportunidades y de plena participación, el acceso de las personas a alguno/s de los ámbitos de la vida social. Quedando expresamente a salvo que, en este concepto, la palabra “obstáculo” debe entenderse en el sentido de una cuestión potencial, amplia, y cambiante, de modo que se ajuste a las circunstancias del caso o de un entorno determinado.”

4.3.4 Tipos de barreras arquitectónicas:

Profundizando dentro del ámbito de las barrears, es necesario comprender los tipos de barreras arquitectónicas que se pueden encontrar en una ciudad. Se hace énfasis en este tipo de barrears ya que se presentan de manera frecuente en los diferentes espacios, obstruyendo la movilidad de las personas con discapacidad mediante diferentes obstáculos físicos.

Juzgado (2012) enumera:

- **Barreras Arquitectónicas Urbanísticas (B.A.U):** Estas se encuentran en las vías y espacios públicos como son las aceras, pasos a desnivel, parques y jardines no accesibles, muebles urbanos inadecuados.

- **Barreras Arquitectónicas en la Edificación (B.A.E):** Se encuentran en el interior, o en los accesos, de los edificios o de las viviendas: escalones, pasillos y puertas estrechas, ascensores reducidos, servicios de pequeñas dimensiones.

La falta de movilidad es un grave problema ya que no permite a la persona desplazarse ni realizar actividades por sí mismo, y en muchos casos permite ir por estos lugares ni acompañado por una tercera persona.

- **Barreras Arquitectónicas en el Transporte (B.A.T):** Se encuentran en los diferentes medios de desplazamiento e incluyen tanto la imposibilidad de utilizar el autobús, el metro, taxi, como las dificultades para el uso del vehículo propio.

- **Barreras en la Comunicación (B.C):** Se dan cuando aparece cualquier impedimento a la hora de expresar o recibir diferentes mensajes a través de los medios o sistemas de comunicación.

4.3.5 Las principales barreras arquitectónicas y urbanísticas que encuentran los usuarios de sillas de ruedas son:

Según la Fundación ONCE para la Cooperación e Inclusión Social de Personas con Discapacidad, Dirección de Accesibilidad Universal (2011) se evaluó el estado de accesibilidad de 70 municipios españoles. Estas son algunas de las conclusiones del estudio:

- Un 25% del total de edificios analizados no permiten una entrada accesible por no tener un acceso a nivel y no disponer de un itinerario peatonal alternativo. Ocurre igual con la mayoría de los locales comerciales.
- En un 15% se interrumpe la accesibilidad por estrechamiento de la acera a causa de vehículos mal aparcados.
- Un 27% de las escaleras carecen de barandillas.
- El pavimento es deslizante en el 5% de los casos y en un 0,7% presenta piezas sueltas, resaltes o huecos.
- La inexistencia de pasos de peatones o pasos no utilizables, es decir, no detectados por todos los peatones, implica un aumento del riesgo de atropello. Las deficiencias más frecuentes en pasos

de peatones son: inexistencia de marcas viales o falta de relieve en las mismas (36%), desnivel entre la acera y paso de peatones en calzada (12%) o carencia de rebaje de paso (10%).

4.3.6) Personas beneficiarias de la supresión de barreras (PBSB):

No todas las barreras afectan de igual manera a todos los colectivos, depende tanto del tipo de barrera como del tipo de discapacidad que presente el individuo, pero todas las barreras son un obstáculo para algún colectivo.

Juzgado (2012)

“La cuantificación del colectivo de personas beneficiarias de la supresión de barreras (PBSB) en España es un trabajo complementario al diagnóstico y se considera necesario para la elaboración del Plan puesto que permite conocer la demanda potencial de mejoras en la accesibilidad del entorno.”

Se han considerado tres grandes colectivos como PBSB bajo el supuesto que las barreras del entorno afectan no sólo a las personas discapacitadas sino también al conjunto de la población.

- Discapacidades permanentes derivadas de deficiencias físicas, sensoriales, mentales.
- Personas discapacitadas permanentes de edad inferior a los 64 años.
- Factores cronológicos edad avanzada, o personas mayores discapacitadas o personas mayores no discapacitadas.
- Circunstancias transitorias derivadas de actividades o situaciones coyunturales que resultan incapacitantes. Personas con discapacidad transitoria física, mujeres embarazadas, resto de la población.”

5. CONTEXTO NORMATIVO:

5.1 Normativa de la Accesibilidad a nivel Internacional:

Al analizar el marco normativo internacionales que hace referencia a la discapacidad y a la accesibilidad deberemos tener en cuenta el contenido de diversas normativas como:

- **La Resolución de ResAP (2001) 1**, sobre la introducción de los principios de la concepción universal en los programas de formación del conjunto de las profesiones que trabajan en el ámbito edificado. De esta manera se plantea una concienciación en relación a la supresión de barreras en las edificaciones, con el objetivo de que las nuevas construcciones tengan en cuenta la accesibilidad universal y la buena adaptación para personas con discapacidad.
- **El Plan de Acción del Consejo de Europa, suscrito el 5 de abril de 2006, para la promoción de derechos y la plena participación de las personas con discapacidad en la sociedad: mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad en Europa 2006-2015**. Este plan se refiere a mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad, ayudándoles a hacer uso de todos sus derechos, en los cuáles entraría la accesibilidad universal para mejorar la autonomía personal de este colectivo.
- **El Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo de 13 de diciembre de 2006 de las Naciones Unidas (ONU)**, el cual tiene su origen en la propia Declaración Universal de Derechos Humanos, con el objetivo de proteger los derechos en relación con determinados colectivos. Se hace énfasis en que aproximadamente el 10% de la población mundial, carece de las mismas oportunidades que tiene la población en general, enfrentándose a obstáculos de tipo funcional y social. Dicho Convenio fue ratificado por España el 30 de marzo de 2007, y en vigor a partir del 3 de mayo de 2008, por lo que significó que en España se aceptaban estas obligaciones jurídicas. A través de la Orden Ministerial 561/2010, de 1 de febrero se desarrollaron en un documento técnico las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos.
- **La Resolución del Consejo de Europa, adoptada el 12 de diciembre de 2007, Alcanzar la plena participación a través del Diseño Universal**, en la que se promueve la participación total en la vida de la comunidad, evitando la creación de nuevas barreras, creando un diseño totalmente accesible y de uso general para todos.

5.2 Normativa de la Accesibilidad a nivel Estatal

Se pretende nombrar y describir algunas de las leyes más significativas que hacen referencia a la accesibilidad para todos dentro del territorio Español.

- **Ley 13/1982, de 7 de abril, de integración social de los minusválidos (LISMI).** Su artículo 1 dispone que: “Los principios que inspiran la presente Ley se fundamentan en los derechos que el artículo 49 de la Constitución reconoce, en razón a la dignidad que les es propia, a los disminuidos en sus capacidades físicas, psíquicas o sensoriales para su completa realización personal y su total integración social, y a los disminuidos profundos para la asistencia y tutela necesarias”. De esta manera se promueve las condiciones de libertad e igualdad para todos los individuos y en particular para las personas con discapacidad, recogiendo las medidas dirigidas a facilitar la movilidad y accesibilidad de este colectivo.
- **Ley 15/1995, de 30 de mayo, sobre límites del dominio sobre inmuebles para eliminar barreras arquitectónicas a las personas con discapacidad,** en la que se tiene según el art.1 el objetivo de hacer efectivo a las personas con discapacidad el derecho a disfrutar de una vivienda adecuada y adaptada, según el art. 2 todas las obras de adecuación a espacios urbanos ocupados por personas con discapacidad deben reformarse en su interior para favorecer una buena accesibilidad y adaptación.
- **Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación (LOE).** Considerando la accesibilidad como uno de los requisitos básicos que han de reunir los edificios, siendo ya el Código Técnico de la Edificación (CTE), aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, el que fijó las exigencias específicas de calidad de los edificios y sus instalaciones, para permitir el cumplimiento del citado requisito básico.
- **Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las personas con discapacidad (LIONDAU),** que como expresa su Preámbulo, se reconoce las desventajas de las personas con discapacidad, centrándose más que en sus dificultades personales en el origen de los obstáculos y condiciones limitativas que impone la sociedad a este colectivo, con el objetivo crear un diseño universal.
- **Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.** Es por

ello que la Constitución española establece en su artículo 9.2 que corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad e igualdad de los individuos sean efectivas. De esta manera se busca que ninguna persona quede fuera del alcance de una buena y adecuada accesibilidad, independientemente del tipo de limitación que tenga.

- **Real Decreto 1494/2007, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre las condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.** El objetivo de este reglamento es el adecuar las condiciones que se consideran básicas para garantizar el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios de la sociedad de la información y de cualquier medio de comunicación social, siguiendo los principios de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad.
- **Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.** Con el objetivo de eliminar todas aquellas barreras que puedan encontrar aquellas personas con discapacidad a la hora de hacer uso de un transporte, adaptando estos y facilitando la accesibilidad a cualquier individuo de este colectivo.

5.3 Normativa de la Accesibilidad a nivel Autonómico:

Es a partir de la década de los 90 cuando se implanta una serie de normativas autonómicas en función de la accesibilidad universal, con el objetivo de suprimir las barreras arquitectónicas y adaptar los entornos.

En este apartado se van a poner en común algunas de las leyes y Decretos autonómicos relacionados con la accesibilidad que se encuentran en la Comunidad Autónoma de Aragón

- **Ley 3/1997, de 7 de abril, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación.** Esta ley tiene el objetivo de garantizar a las personas con cualquier tipo de limitación física o sensorial, la accesibilidad y la utilización de los bienes y servicios de la sociedad. A su vez tiene la finalidad de promover la utilización de ayudas técnicas y humanas adecuadas que permitan aumentar la calidad de vida de estas personas y su desarrollo normalizado. Para ello se

deben establecer medidas de fomento y de control en el cumplimiento de la normativa dirigida a suprimir y evitar cualquier tipo de barrera u obstáculo.

Según el artículo 11, del capítulo II de la Ley 3/1997, de 7 de abril se hace referencia a la accesibilidad en el transporte, redactando que las Administraciones Públicas referentes a transporte público, deberán incluir en la prestación del servicio la exigencia de que un porcentaje de sus vehículos adscritos sean accesibles a todas las personas con movilidad reducida. Se confirma que las características del acceso a estos elementos del transporte, serán determinadas por la norma técnica correspondiente.

Finalmente se expone la obligatoriedad de que todas las ciudades con población superior a 5000 habitantes o en las cabeceras de las zonas de salud, exista al menos un taxi o vehículo del servicio público adaptado a las condiciones de cualquier persona con movilidad reducida.

• **Decreto 19/1999, de 9 de febrero, por el que se regula la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación, modificado por Decreto 108/2000, de 29 de mayo.** En este decreto podemos observar como en el artículo 16 expone que la construcción, ampliación y reforma de los edificios de titularidad pública o privada destinados a uso público se efectuará de manera que resulten accesibles para las personas con algún tipo de limitación física.

5.4 Normativa de la Accesibilidad a nivel Municipal:

- **Ordenanza de Supresión de Barreras Arquitectónicas y Urbanísticas del Municipio de Zaragoza.** Es el 7 de abril de 1997, cuando se aprobó la Ley 3 de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas, de transportes y de la comunicación. Tiene como objetivo garantizar a las personas con algún tipo de limitación física, la accesibilidad mediante el establecimiento de medidas de control en el cumplimiento de la normativa enfocada a suprimir y evitar cualquier tipo de barrera u obstáculo físico. Se someten a esta ordenanza todas las actuaciones que tengan relación con el planeamiento, gestión y ejecución en materia de urbanismo y en la edificación, tanto de nueva construcción como de rehabilitación realizada por cualquier persona física o jurídica, de carácter público o privado en el término municipal de Zaragoza.
-

6. PRESENTACIÓN DE LA ENTIDAD.

En este apartado hacemos referencia a la fundación que está relacionada con la realidad que hemos investigado.

6.1 Fundación DFA.

La fundación DFA (Disminuidos Físicos de Aragón), es una de las entidades más antiguas y representativas de las personas con discapacidad en la comunidad autónoma de Aragón.

Se trata de una entidad de iniciativa social, sin ánimo de lucro, fundada en 1976 y sus logros y reconocimientos dentro del área de acción social le han seguido permitiendo trabajar en relación al colectivo de personas con discapacidad física.

El objetivo de DFA, es servir de instrumento para que las personas con discapacidad física logren su integración social de manera total, pudiendo defender sus derechos y eliminando los diferentes prejuicios sociales a los que se exponen este colectivo, elaborando un trabajo de prevención y sensibilización social, colaborando con los poderes públicos y agentes de diseño correspondiente. Otro objetivo a alcanzar es el seguimiento y evaluación de los diversos programas que se crean para este colectivo así como promoviendo, creando y gestionando otros centros y servicios para la atención de las personas con discapacidad.

Ha puesto en marcha una red de servicios para el colectivo de personas con discapacidad, en la que se ofrece cobertura a una demanda de necesidades médicas, físicas, psicológicas, de asesoría laboral o jurídica y orientación formativa e informativa que no son atendidas o no son atendidas de manera total por las determinadas administraciones.

6.2 Objetivos de la entidad:

Los objetivos a alcanzar por esta fundación son los siguientes:

-Objetivos DFA (Disminuidos Físicos de Aragón):

- “La promoción social y la defensa de los derechos de las personas con discapacidad.”
- “La prevención de la discapacidad y la eliminación de los prejuicios sociales que originan la marginación de este colectivo.”

6. PRESENTACIÓN DE LA ENTIDAD.

- “El seguimiento permanente de la situación de las personas con discapacidad, realizando cuantos estudios y acciones de sensibilización social se consideren precisos.”
- “La colaboración con los poderes públicos y demás agentes sociales en el diseño, seguimiento y evaluación de los planes, programas y servicios dirigidos al colectivo.”
- “La promoción, creación y gestión de centros y servicios para la atención e integración de las personas con discapacidad.”
- “La meta de aglutinar, en torno a este proyecto, al mayor número de personas para la promoción de marcos generales de actuación solidarios con todos los agentes del tejido social.”
- “La defensa de un sistema público con medios suficientes para la protección social de las personas con discapacidades.”

7. ANÁLISIS DE LAS ENTREVISTAS

En este capítulo se va a tratar de analizar las diferentes entrevistas realizadas a tres colectivos diferentes.

De esta manera dividimos las entrevistas dirigiéndolas a usuarios, profesionales y familiares de personas que hacen uso de silla de ruedas.

Las preguntas realizadas tanto a los familiares como a los usuarios son las mismas, ya que en muchos casos se enfrentan de manera común a las diferentes barreras con las que se encuentran.

Por otra parte los profesionales reciben otro tipo de preguntas relacionadas con el ámbito profesional y que pueden proporcionar una recogida de información desde perspectivas diferentes.

7.1 Análisis de las entrevistas realizadas a los usuarios.

Al analizar los datos obtenidos en las entrevistas realizadas a los usuarios de la fundación DFA, vamos a centrarnos en los temas más significativos en los que nos han proporcionado sus perspectivas personales los diferentes entrevistados.

Tabla 1) Perfil de los usuarios entrevistados.

USUARIOS	EDAD	SEXO	SITUACIÓN CIVIL	SITUACIÓN LABORAL	VIVE CON
Usuario 1	25	Mujer	Soltera	Estudiante	Madre y hermana
Usuario 2	30	Varón	Soltero	Parado	Madre
Usuario 3	28	Varón	Soltero	Parado	Madre y hermanos.

Los entrevistados de entre 20 y 30 años, poseen una discapacidad física que les obliga a hacer uso de una silla de ruedas para desplazarse, de esta manera conocen de manera cercana las diferentes barreras que se encuentran en la ciudad y a las que tienen que hacer frente cuando se topan con alguna de ellas.

Por ello los temas en los que vamos a centrar la entrevista son:

- Barreras físicas en el transporte público en Zaragoza
- Barreras físicas en los espacios de ocio de Zaragoza
- De qué manera afectan estas barreras
- Qué propuestas de mejora se plantean

7.1.1 Barreras físicas en el transporte público en Zaragoza

Los usuarios entrevistados empiezan hablando de las dificultades que tienen al acceder a los diferentes autobuses públicos que se encuentran en Zaragoza, como el autobús rojo, el autobús amarillo y el nocturno o “búho” y cada uno de ellos expone cuales son los problemas más significativos a los que se enfrentan, por ejemplo la usuaria 1 utiliza el transporte público de Tuzsa, el autobús rojo, ya que en su barrio tiene dos paradas, la del 50 y el 39.

Usuaría 1

“Ninguno de los dos tienen rampa o lleva un autobús de diez”, pues tiene que desplazarse hasta la parada del circular y de esta manera esperar a que pase este autobús con rampa “que vaya”.

Como indican la usuaria 1 y el usuario 3 hay que tener en cuenta que los carritos de bebés no estén ocupando el lugar de las sillas de ruedas. El usuario 2 y el usuario 3 coinciden de manera notoria con la problemática de las rampas en los autobuses rojos y el tiempo perdido que supone el esperar que llegue un autobús con las condiciones adecuadas.

Usuario 2

“El que no tiene rampa, no le da la gana para porque van justos de tiempo y a mí me cuesta un largo período de tiempo el subir y acomodarme”.

El usuario 3 cuenta que muchos de los autobuses rojos tienen la pegatina de minusválidos pero posteriormente se encuentran con que no funciona.

Se hace referencia por parte de la usuaria 1 a los autobuses nocturnos o “búho”, ya que ninguno de estos lleva rampa porque dicen que como llevan los cristales de protección de los conductores no pueden modificar la estructura del autobús.

Sobre el autobús amarillo la usuaria 1 afirma de manera directa “es una mierda, porque la gente joven no sabemos que vamos a hacer al día siguiente y para coger este autobús ya tienes que tener planeado a dónde ir”, aparte comenta que no solo el tener que llamar con antelación es un problema si no que también influye que tengas plazas en él de esta manera coincide totalmente con el usuario 2 el cual critica que hay que llamar con 24 horas de antelación y solicitar una hora y un lugar de recogida, pero es un servicio que está sobresaturado ya que hay 10 autobuses amarillos para 2500 usuarios aproximadamente, por lo que la mayoría de las veces están ocupados, aunque también confirma que el servicio profesional que se dan dentro de ellos es muy bueno.

Otro problema del autobús amarillo es que finaliza su trayecto a las 22:00h de la noche, el fin de semanas a las 23:00 h y a estas horas es cuando suele salir la gente por la noche por lo que no tiene coherencia.

De esta manera hay que resaltar que las barreas con las que se encuentran no solo afectan a su movilidad sino a su propio tiempo también.

Recogiendo la información acerca de las barreras que encuentran los entrevistados en el transporte público, obtenemos respuestas en relación al tranvía como el usuario 2 que plantea que cuando el tranvía está lleno tampoco puede subir porque la gente no suele hacer un espacio lo más amplio posible para que pueda acceder, por lo que tiene que esperarse a que llegue un tranvía en el que pueda acceder.

Pero no sólo nos encontramos barreas en los autobuses públicos y el tranvía, también los taxis presentan problemas de accesibilidad para este colectivo de esta manera los 3 usuarios entrevistados coinciden en que actualmente ha aumentado el número de taxis adaptados pero aun así a partir de las 12 de la noche se reduce intensamente el número de éstos.

La usuaria 1

“yo me he visto en la calle en pleno invierno a las 3 de la mañana sin poder volver a casa porque ninguna agencia de taxis tenía disponible un taxi adaptado”.

Finalmente se nombra otro servicio de transporte público de la ciudad como es el de los trenes, del cual se habla de manera positiva, como es el caso del usuario 2 quien argumenta que en su opinión, a partir del servicio que presta Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) mandan a una persona que te ayuda a organizar tus maletas, te ayude a subir y te coloque en el asiento, y cuando llegas a tu destino tienes a otra persona esperándote para recoger tus maletas y ayudarte a bajar del tren.

7.1.2 Barreras físicas en los espacios de ocio de Zaragoza

Durante la entrevista, se pide a los usuarios entrevistados que den sus percepciones acerca de cuáles son los problemas más significativos que observan al acceder dentro de los espacios de ocio de Zaragoza. Todos los usuarios entrevistados son personas que no superan los 30 años, casi siempre que salen hacia algún espacio de ocio lo hacen con un grupo de amistades de las cuales la mayoría no hacen uso de ruedas, algo que a continuación veremos ya que puede traer problemas a la hora de que no puedan acceder a un local porque no esté adaptado.

De esta manera se le da una gran importancia a la accesibilidad de los bares y locales, es por ellos que los 3 usuarios nos plantean que suelen ir a aquellos bares que no tengan escaleras o escalones en la entrada, aunque el problema es que la mayoría de los bares y locales del centro tienen algún tipo de escalón, al igual que los bares del Casco.

El usuario 2 nos dice “el que no tiene escalón, tiene la puerta demasiado pequeña para acceder con la silla o no tiene el baño adaptado”.

En todos estos casos, no solo hay que contar con que la entrada al espacio sea accesible, también hay que tener en cuenta que lo sean los aseos del lugar donde se quiere ir,

El usuario 3

“En muchas ocasiones te encuentras con una buena accesibilidad para después encontrarte en la boca del lobo”.

Pero el problema no solo está en los bares de la ciudad, sino en otro tipo de espacios, quizá más amplios, como son los restaurantes donde según los 3 usuarios entrevistados tienen que estar pendientes de que no halla escaleras y en caso de que hubiera, que pudieran hacer uso de un ascensor para acceder no solo al restaurante si no una vez dentro de él a los aseos del propio.

Otro espacio en el cuál todos los entrevistados coincidían eran los cines, aquellos lugares que a todos nos gusta ir para disfrutar de una buena película y en los que nunca pensamos que si fuéramos en silla de ruedas tendríamos bastantes problemas para acceder y posicionarnos de manera normalizada. Es por ello que los 3 usuarios comparten con nosotros que la entrada de algunos de los cines de Zaragoza está bastante adaptada, el problema viene cuando dentro de la sala solo pueden acceder a la primera fila de todas.

Usuaría 1

“Tienes que forzar el cuello y ves la película como yo te diga”.

Se han dado casos en los que el cine está muy lleno y como nos cuenta el usuario 2 han tenido que estar en el pasillo, lo cual es peligroso tanto para él como para las personas que salen y entran de la sala.

Se les pregunta por el acceso a espacios en los que suelen concentrarse un gran número de personas como son en los conciertos, donde se debería tener en cuenta “en mayor medida” que las personas que hacen uso de silla de ruedas puedan disfrutar del espectáculo totalmente. La usuario 1 y el usuario 3, nos confirman que se han dado caos en los que han podido disfrutar del concierto de manera positiva y casos en los que se han encontrado con que no se tenía en cuenta en ninguna medida la estancia de una persona que fuera en silla de ruedas.

Usuario 2: “He pagado por ver cantar a las espaldas de la gente”.

7.1.3 De qué manera afectan estas barreras

Es importante recoger información acerca cómo se sienten los entrevistados a la hora de no poder hacer frente a alguna de estas barreras, ya que puede ayudar más a empatizar con el propio usuario entrevistado e imaginarnos que estuviéramos en esas situaciones. De esta manera los 3 usuarios entrevistados coinciden en que estas barreras les afectan en la medida en la que tienen que recorrer largas distancias hasta alguna parada en la que el autobús tenga más probabilidad de llevar una rampa o depender de otra persona que pueda desplazarse lo cual disminuye la autonomía personal de estas personas.

La autonomía personal y el sentirse poco dependientes, son factores que para cualquier persona son fundamentales y hay casos en los que los entrevistados sienten que no sólo pierden su propia autonomía personal si no que se la hacen perder al grupo de amigos con los que van, ya que hay lugares en los que por su falta de accesibilidad es imposible entrar incluso con ayuda por lo que tiene que irse y no poder disfrutar de ese espacio.

Debido a esta falta de accesibilidad, deben organizar su tiempo y eliminar de su lista de tareas y actividades aquellos lugares que no son accesibles y que por mucho que quisieran ir, saben que les es imposible.

El usuario 2 nos dice “hay lugares a los que directamente no voy, espectáculos que me apetecería ver, pero a los que no puedo acudir porque el lugar donde se dan no es accesible”.

Los usuarios entrevistados coinciden también en que no podrían ir solos prácticamente a ningún lado, ya que siempre se topan con alguna barrera a la hora de acceder tanto un transporte o a un espacio y esto les supone como decían los entrevistados “mucho rabia interior”.

Los usuarios entrevistados son personas jóvenes y en el caso del usuario 2 y el usuario 3, no es fácil sentirse dependientes y más delante de sus padres, quienes son a los primeros a los que intentan convencer de que aún que vayan en silla de ruedas, pueden valerse por sí solos en casi todos los aspectos, por lo que les hace sentirse enojados con ellos mismos, con no poder dejar tranquilos a sus familiares cuando salen de casa solos, este es uno de los factores que más afectaba a los entrevistados.

Usuario 3

“Molesta que tus padres desconfíen no solo de ti, si no de tu propia autonomía personal”

7.1.4 Qué propuestas de mejora se plantean

Se considera importante recoger propuestas de mejora que plantearían los diferentes usuarios entrevistados, ya que son las personas que conviven de manera más directa con esta problemática y por ello pueden dar soluciones más reales y centradas en la supresión de barreras en la ciudad de Zaragoza. En este caso los 3 usuarios coinciden en plantear que se deberían reformar los espacios públicos en la ciudad y eliminar las barreras que impiden su accesibilidad.

En relación a la accesibilidad dentro de los taxis, plantean que se debería aumentar el número de taxis adaptados para que se pueda hacer uso de ellos tanto por el día como por la noche.

En muchas de las propuestas que nos dan los entrevistados, podemos observar la medida en la que los usuarios se conformarían por tener una simple accesibilidad ya que como propone la usuaria 1 no hace falta que todos los autobuses lleven rampa pero que por lo menos se pueda hacer uso de ella en aquellos autobuses que pasan por el centro o por las zonas más concentradas de la ciudad y los búhos. Los entrevistados ya no hablan de una accesibilidad universal, simplemente de una accesibilidad que les permita llevar una vida lo más normalizada posible.

Usuario 2

“Todas las personas que se encarguen del urbanismo en Zaragoza deberían pasar un tiempo en silla de ruedas y desplazarse por la ciudad, así verían de manera directa las barreras con las que nos enfrentamos las personas con discapacidad, y verían que necesidades tienen a la hora de manejarse en silla de ruedas por la ciudad. Deberían ponerse en común y recoger diversas propuestas de lo que las personas no solo con discapacidad física, también visual, sensorial necesitan para adaptarse mejor a la ciudad y de esta manera llegar a acuerdos factibles.”

Usuario 2

“La gente debería intentar ver desde el punto de vista de las personas con discapacidad, aunque es difícil hacer esto ya que para que te vas a sentar en una silla si no la necesitas, pero si quieres saber lo que se siente igual necesitas sentarte para ver el mundo desde aquí.”

7.2 Análisis de las entrevistas realizadas a los familiares

En este caso las entrevistas iban dirigidas hacia familiares de personas que hacen uso de la silla de ruedas para desplazarse. Los entrevistados tienen una relación paternal/maternal con los usuarios y han cuidado de ellos durante toda la vida, por lo que conocen de manera cercana el problema de las barreras en la ciudad desde su perspectiva personal y la de sus hijos/as.

Tabla 2) Perfil de familiares entrevistados.

FAMILIARES	EDAD	SEXO	SITUACIÓN CIVIL	SITUACIÓN LABORAL	VIVE CON
Familiar 1	53	Varón	Casado	No trabaja	Mujer e hijo
Familiar 2	56	Mujer	Soltera	Trabaja (1/2 jornada)	Hijo

Es por ello que recogimos la información necesaria a partir de los siguientes temas más significativos:

- Barreras físicas en el transporte público en Zaragoza
- Barreras físicas en los espacios de ocio de Zaragoza
- De qué manera afectan estas barreras
- Qué propuestas de mejora se plantean

7.2.1 Barreras físicas en el transporte público en Zaragoza

En este apartado se busca obtener la información pertinente en relación a cuáles son las barreras más significativas dentro del transporte público en Zaragoza para aquellos familiares que conviven con personas que hacen unos de silla de ruedas. De esta manera los entrevistados no cuentan su punto de vista de su persona únicamente, si no desde la perspectiva del acompañamiento a su hijo/a en silla de ruedas.

Haciendo referencia al acceso a los autobuses de Zaragoza, ambos familiares entrevistados hablan acerca de las diferentes dificultades que tienen a la hora de acceder a los autobuses rojos, ya que en muchas ocasiones no tienen rampa.

Se hace una comparativa por parte del familiar 2 en la que relata su situación cuando su hijo era pequeño y ahora, ya que antes tenía la fuerza suficiente para levantar la silla con su hijo sentado en ella e introducirlo dentro del autobús, pero actualmente no puede hacer esto, de esta manera el problema de las rampas le limita considerablemente.

Se hace referencia al tema de la autonomía personal de sus hijos y de lo que para ellos significa. En las entrevistas realizadas a los usuarios ya nos habían dado sus perspectivas acerca de este tema, a lo que los familiares también lo resaltan así como el cambio de visión ante los propios actos a realizar en la vida que presenta una persona que convive y acompaña a una persona que utiliza silla de ruedas.

Familiar 1

“Sus dificultades son mis dificultades, si el tranvía está lleno, ninguno de los dos podemos acceder a él y ambos esperamos hasta que venga un tranvía menos lleno o un autobús con rampa, aunque yo pueda andar, pienso como si no pudiera en muchos casos de manera involuntaria.”

Siguiendo con las barreras que se encuentran en los transportes públicos, se hace referencia a los taxis adaptados y a su escaso número en la ciudad, ya que como dice el familiar 1, ellos también necesitan un taxi adaptado si van con su hijo/a en silla de ruedas por lo que les afecta de igual manera.

En relación al tranvía se exponen pros y contras a la hora de acceder a él, ya que como dice el familiar 1 entrevistado, cuando este transporte está lleno de gente, es imposible acceder con una silla de ruedas por lo que tiene que esperar a que pase un tranvía que vaya más vacío.

El familiar 2 dice que con el tranvía no tiene ningún problema, ya que lo coge en una parada en la que no suele haber mucha gente.

7.2.2 Barreras físicas en los espacios de ocio de Zaragoza

Los familiares entrevistados suelen realizar la mayoría de las actividades de ocio y tiempo libre en compañía de sus familiares, por lo que se encuentran en muchos casos con la problemática de las barreras a la hora de acceder algún espacio de ocio de Zaragoza. El familiar 1 nos comenta que a la hora de acudir a los cines, tienen que ponerse en última o primera fila, forzando la vista de manera considerable y no encontrándose del todo cómodos.

Familiar 1

“Se debería tener mucha más consideración con las personas con discapacidad física e intentar ayudarles de la mejor manera posible, pero hay veces que dificultan y disminuyen esa normalidad que ellos buscan”

A la hora de recoger la información relacionada con este tema en la entrevista, se hace referencia a aquellos espacios de ocio en los que los familiares suelen ir con sus hijos/as y de esta manera comparten los problemas a los que se tienen que enfrentar, como por ejemplo, ambos familiares coinciden en que cuando salen a comer a algún restaurante, en muchas ocasiones tiene que levantarse con su hijo para ayudarlo a ir al baño ya que los baños no son adaptados.

Familiar 1

“Mi hijo ya es un adulto y le incomoda considerablemente el que tenga que acompañarle al baño, y yo lo entiendo completamente”.

También se señala que en muchas cafeterías no podría acceder su hijo de manera autónoma y en algunas ocasiones al haber escaleras o escalones altos, ella no puede ayudarlo a bajar tampoco.

Familiar 2

“O pedimos ayuda para que lo bajen a lo sillita de la reina o nos tenemos que dar la vuelta”.

Se pone en común la dificultad en el acceso en aquellos grandes espacios donde se suele concentrar una gran cantidad de gente como los teatros, conciertos, museos exposiciones...de la siguiente manera el familiar 2 pone el ejemplo del Teatro Principal, ya que tienen que pedir vez con dos días de antelación por el hecho de ir con una persona en silla de ruedas porque no hay ascensor que suba a la planta del restaurante, siempre y cuando se trate de una silla de ruedas mecánica y no eléctrica, ya que en ese caso es imposible el acceso a la planta superior.

De igual manera nos encontramos con dificultades similares por ejemplo, como cuando el familiar 2 habla acerca de que en muchos casos cuando van a alguna exposición o museo, ya que ambos tienen un gran amor por el arte, se topan con que las exposiciones no están pensadas para personas con discapacidad, los pasillos son estrechos y las fotografías o cuadros están situados al nivel de los ojos de una persona que no vaya en silla de ruedas.

7.2.3 De qué manera afectan estas barreras

Los familiares entrevistados se han enfrentado a las diferentes barreras que se encuentran en Zaragoza desde que sus hijos/as tuvieron que hacer uso de una silla de ruedas, por lo que se ven afectados no sólo por la falta de autonomía personal que les supone a ambos el encontrarse con alguna barrera en la ciudad, si no con la incapacidad que tienen sus hijos al no poder acceder de manera normalizada a los diferentes espacios de la ciudad. El familiar 1 nos plantea que le afecta enojándolo bastante, ya que su hijo es una persona muy independiente y sabe que no soporta toparse con este tipo de problemas porque se ve de alguna manera más discapacitado y más dependiente.

Familiar 1

“Cuando más frustrado te ves, es cuando estás delante de un simple escalón, pero ese pequeño escalón le impediría a tu hijo disfrutar durante toda una tarde, es como una línea que te dice: lo siento pero las personas que vayan en silla de ruedas por aquí no pueden pasa.”

Por otra parte no todos los sentimientos son negativos,

El familiar 2

“Te sientes orgullosa cuando tu hijo encuentra las facilidades para desplazarse de manera autónoma, pero por otra te da miedo el día en que ya no puedas llevarle a aquellos lugares a los que no puede acceder él por sí solo.”

Ambos familiares explican que aunque al encontrarte con diversas barreras sientas enfado e impotencia, es necesario modificar ese sentimiento negativo por otro de lucha y superación que motive a la persona a superar esos obstáculos al igual que a aumentar la autonomía personal y desplazarse con la mayor libertad posible.

7.2.4 Qué propuestas de mejora se plantean

Pensamos que es importante conocer las diferentes perspectivas de los familiares entrevistados acerca de cómo mejorarían el panorama de la accesibilidad y de las barreras que se

pueden encontrar. El familiar 1 propone que se debería conocer el esfuerzo tan grande que hacen las personas con discapacidad por ser lo más autónomos posibles.

Familiar 1

“Si se utilizaran las mismas ganas que utilizan las personas con discapacidad por ser lo más dependientes posibles en construir una ciudad con una accesibilidad universal, las cosas cambiarían mucho”.

Se refieren ambos familiares entrevistados a aumentar la sensibilización ciudadana y que este pensamiento llegara a los encargados de llevar a cabo una accesibilidad total. De nada sirve con que se sensibilice una parte de la población, ya que para una accesibilidad universal, hace falta primero un sentimiento universal que apoye y se dedique a mejorar esa accesibilidad para todos.

De la misma manera ambos familiares entrevistados proponen que se deberían cumplir las normativas en favor a la accesibilidad universal por parte de los espacios de ocio, transportes públicos, ya que de una manera se está favoreciendo una discriminación hacia las personas con discapacidad física. Se debería reconocer los derechos de este colectivo de manera más profunda y se debería luchar por que pudieran disfrutar de ellos en todas las medidas posibles.

Pero para conseguir todo esto no sólo es necesaria la presión social y la sensibilización de la sociedad, entra en juego aquellas instituciones encargadas realmente de que esto cambie, como dice el familiar 2 se debería realizar un control continuo por parte del gobierno a todos los transportes públicos y espacios de ocio más considerables para comprobar que se cumplen las normativas de accesibilidad.

Familiar 2

“Parece que como somos una minoría, se olviden de nosotros, de nuestros derechos y de que somos igual o más personas que ellos”

7.3 Análisis de las entrevistas realizadas a los profesionales

A la hora de analizar los datos obtenidos por los profesionales, vamos a centrarnos en los temas más significativos en los que han insertado sus perspectivas los dos entrevistados.

Se trata de dos monitoras que trabajan en la fundación DFA, son las encargadas de realizar diversas actividades semanales y organizan salidas y viajes adaptados para personas con discapacidad física.

De esta manera están en contacto directo con los diversos usuarios y conocen no solo sus limitaciones, si no aquellos lugares que limitan la movilidad de estas personas, algo que tienen que tener muy presente a la hora de organizar las actividades fuera del centro.

De esta manera los temas en los que nos vamos a centrar son los siguientes:

- Problemas que se observan desde la institución.
- Experiencias frente a las barreras arquitectónicas
- Propuestas de mejora que plantean los profesionales.

7.3.1 Problemas que se observan desde la institución (DFA).

Desde la fundación DFA de ocio y tiempo libre, se observa una gran deshumanización de las personas con discapacidad, ya que desde su perspectiva cada vez llegan personas a la fundación más jóvenes ya que no pueden acceder a las casas de juventud por su edad y necesitan de un tiempo educativo y social para llevar una vida normalizada. Al no poder ser atendidos desde tan jóvenes por los centros de juventud, son derivados a la fundación, ya que muy pocos centros disponen de espacios adaptados para personas con discapacidad física según su edad.

Esto supone un problema y es el de la diferencia de edades de los usuarios de centro de ocio y tiempo libre de la fundación DFA. Las profesionales entrevistadas nos explican que la relación entre personas se hace mucho más fácil cuando son de la misma edad y esto se potencia en edades tempranas. Es por ello que muchos de los jóvenes que acuden al centro, son separados de sus compañeros de clase con los que podrían seguir en contacto y normalizaría su situación respecto a la determinada discapacidad que posea.

En función de la problemática de las barreras, los profesionales entrevistados plantean que complica el trabajo profesional a la hora de programar actividades de ocio y tiempo libre, ya que tienen que realizar un recorrido previo para asegurarse de que a todos los lugares a los que se pretende ir, son accesibles y en caso de que no lo sean, estudiar las posibles soluciones para poder hacer frente a las distintas barreras que se puedan encontrar.

Nos cuentan que se han dado los casos, en los que no se les facilita la accesibilidad a diferentes espacios de ocio en Zaragoza. Cuando se organiza alguna salida a algún museo, exposición, teatro...y se dice que son un grupo de personas que van en silla de ruedas, por lo que necesitarían que se les facilitase la accesibilidad al espacio, en alguna ocasión se les ha negado.

Profesional 1

“Yo creo, vamos estoy segura de que es porque se deben pensar que tienen que cambiar todo el espacio y adecuarlo para nosotros, siendo que necesitamos mucho menos de lo que se piensa la gente, aunque lo fácil es quitarnos de encima.”

Por otro lado no se cuenta con una accesibilidad universal y como dicen las profesionales entrevistadas, esto perjudica de manera notoria a las personas con algún tipo de discapacidad que luchan por ser menos dependientes y no reciben ninguna ayuda para conseguirlo.

Profesional 2

“Se encuentran con barreras físicas en la calle, impuestas por personas que tienen otro tipo de barreras psicológicas a la hora de no ponerse en el lugar de este colectivo y de otros muchos.”

7.3.2 Experiencias frente a las barreras arquitectónicas

Como profesionales que día a día trabajan fuera y dentro del centro con personas con algún tipo de discapacidad física, han visto muy cerca las diversas barreras a las que han tenido que hacer frente, con un grupo numeroso de personas que utilizan silla de ruedas. Las profesionales entrevistadas plantean que han tenido una gran cantidad de dificultades en relación a las barreras ya que no han podido acceder a diferentes lugares a los que se había propuesto ir, o a los que los propios usuarios de la fundación querían ir,

Profesional 2

“nos hemos visto en la calle, con la incapacidad de no poder hacer nada frente a este tipo de situaciones”.

Uno de los problemas que plantean, es que cuando organizan viajes o salidas por la ciudad de Zaragoza, van con un grupo muy numeroso de personas que hacen uso de silla de ruedas y de esta manera se ven mucho más afectados a nivel colectivo por las diferentes barreras que se encuentran, porque cada usuario tiene unas limitaciones, es decir hay alguna persona que será capaz de levantarse de la silla y acceder con muletas a un espacio, superando las diversas barreras, pero habrá otros que les sea imposible separarse de su silla y mucho menos ponerse de pie, por lo que de una manera se ven más afectados entre todos.

Profesional 1

“Y en muchas ocasiones se puede observar que se sienten culpables de que todos no podamos acceder a un determinado lugar porque para alguno de ellos es imposible y por mucho que intentemos hablarlo con ellos, de alguna manera se lo toman de forma muy personal y es difícil.”

Mientras realizamos la entrevista podemos comprobar que vuelve a salir el tema del acceso en espacios de ocio como bares, restaurantes y los correspondientes baños de cada uno de estos

locales, es por ello que las profesionales entrevistadas no afirman que a la hora de realizar algún viaje con los usuarios, se han dado cuenta de que muchos de los restaurantes tienen una buena accesibilidad de entrada pero que luego no cuentan con baños adaptados, lo que supone un esfuerzo físico tanto del profesional como del usuario el tener que hacer uso de un baño no adaptado. En otras ocasiones los restaurantes sí que tienen baños adaptados pero como no los suelen usar, los utilizan como almacén.

Anteriormente las profesionales entrevistadas nos plantearon que en alguna ocasión se les niega el acceso con el grupo de usuarios algún espacio de ocio, pero también nos confirman que en otras ocasiones a la hora de llamar a algún hotel o albergue, se les confirma que cada sala está adaptada y segura para personas con movilidad reducida y posteriormente una vez allí se dan cuenta de que no es así, esto es uno de los factores por los que tienen que acudir a todos los lugares fuera y dentro de Zaragoza antes de organizar un viaje, para asegurarse de que los lugares a los que van a acudir están adaptados correctamente.

7.3.3 Propuestas de mejora que plantean los profesionales.

Desde el punto de vista profesional y plantean propuestas en relación a la puesta en marcha de una normativa estricta donde se pueda apreciar una accesibilidad universal, ya que no vale para nada decir que existe una accesibilidad para todos siendo que no es así. Se refieren a una normativa estricta, ya que es cierto que hay leyes y normas que favorecen la accesibilidad a nivel universal, el problema es que la sociedad no las cumple, por diversos factores.

Profesional 2

“Hay muchas personas que no modifican diversos espacios, por no hacer obras y gastarse dinero, otras no tienen tanta excusa ya que construyen directamente un espacio sin tener en cuenta la accesibilidad para personas con discapacidad física”

Por supuesto se plantea la propuesta de que se debería hacer un estudio para eliminar las diversas barreras que se puede encontrar una persona con algún tipo de discapacidad en la ciudad. En la mayoría de las ocasiones por no decir en todas, no habría que levantar calles como es muy común ver en Zaragoza actualmente, la adaptación de nuestras calles a personas con movilidad reducida, necesita de unos costes mínimos y obras muy pequeñas ya que basta con implantar una rampa en una acera o en cualquier entrada de un espacio.

Profesional 1

“Se hacen obras inmensas cada poco tiempo en Zaragoza, siendo que no solo pueden aumentar el número de barreras estas obras, si no que por la mitad del tiempo y del dinero que les cuesta, podrían acabar con la mayoría de las barreras que encontramos en la ciudad.”

Finalmente las profesionales entrevistadas hacen énfasis en que debería haber una mayor concienciación social, es decir conocer la problemática a la que se enfrentan estas personas en su día a día. Desde su propia fundación intentar realizar diversos programas de sensibilización en los colegios para que se tenga en cuenta ya no sólo el presente de este colectivo, si no su futuro y las generaciones que vienen y que deberían encontrarse con una mayor accesibilidad en las calles y en los diversos espacios a los que quisieran acceder.

De igual modo no confirman que se debe luchar por los derechos de este colectivo y presionar a los altos cargos gubernamentales para que se den cuenta que no son una minoría, que se trata de personas que ya por sí no tienen las mismas facilidades que otros y que ya solo por ello, no se debería dificultar más a este colectivo.

8. CONCLUSIONES:

En este capítulo, voy a centrarme en describir una serie de conclusiones derivadas tanto del análisis de las entrevistas realizadas a los usuarios, profesionales y familiares, como desde mi propia persona en función de lo que he observado a lo largo de esta investigación.

Al analizar los datos obtenidos en las entrevistas, centrándonos en los apartados de posibles propuestas por parte de los entrevistados, podemos observar como cada uno de ellos nos presentan una serie de conclusiones personales que creen que ayudaría a mejorar la actual problemática con las barreras en este caso, en la ciudad de Zaragoza, aunque las diversas propuestas de mejora que nos regalan los entrevistados, podrían ser aplicadas a nivel global, ya al hablar de accesibilidad universal para todos, nos referimos de igual manera a una supresión de barreras en las ciudades de manera universal.

8.1 Conclusiones recogidas por parte de los usuarios y familiares entrevistados.

En relación al transporte público y las diversas barreas que se encuentran las personas que hacen uso de silla de ruedas y sus familiares, se debería obligar al uso de la rampa por todos aquellos autobuses que al menos pasaran por el centro de la ciudad o por las zonas más concentradas de la ciudad. De igual manera los usuarios y entrevistados familiares concluían que todos los autobuses que dispongan de rampa para minusválidos deberán tener está en buen estado para poder ser utilizada siempre y cuando una persona necesite hacer uso de ella.

Los conductores de los autobuses no deben tener en cuenta el tiempo del que va a tener que disponer una persona para subir y adaptarse al autobús, debería ayudar a las personas que hagan uso de silla de ruedas a acomodarse en el vehículo siempre y cuando estos lo necesiten.

Siguiendo con los diferentes autobuses de Zaragoza, se hace referencia al bus nocturno o “búho”, se propone por parte de los entrevistados que debería estar obligado el uso de rampas por este tipo de autobuses ya que aquellas personas con movilidad reducida que salen por la noche, no pueden volver a sus hogares accediendo a este tipo de transportes, por lo que se tienen que ceñir a otras alternativas de manera obligatoria como sería esperar a que se pusiera en marcha el servicio del tranvía o intentar llamar a un taxi siempre y cuando sea adaptado, lo que significa a su vez que el gasto económico en el transporte asciende de manera considerable. Aunque también se expone la problemática de los taxis adaptados, ya que en Zaragoza hay un número muy reducido de éstos por

lo que para disfrutar de este servicio de manera amplia, se debería aumentar el número de taxis adaptados.

Pero los taxis no son los únicos transportes que deberían aumentar su número en Zaragoza, también nos encontramos con la problemática de los autobuses amarillos, los cuales son muy demandados por las personas con discapacidad física (2500 personas aprox.) para tan solo 10 autobuses amarillos en toda la ciudad, lo que significa que muchas personas que necesitan hacer uso de ellos, no pueden dependiendo de las plazas libres que haya el día que se desea de su servicio.

Se puede observar en muchos casos que hay autobuses que tienen la pegatina significativa de ser adaptados y llevar rampa, pero posteriormente ninguna de estas dos cosas se cumple. Es por ello que se debería realizar un control continuado y estricto en relación a la adaptación de transportes a personas con movilidad reducida con el objetivo de que se cumplan las medidas necesarias para conseguir una buena accesibilidad a nivel universal en cada uno de los transportes públicos que ofrecen sus servicios en la Zaragoza.

En relación a los espacios de ocio, los usuarios y familiares entrevistados proponen que se implanten medidas de acceso apropiadas para personas con movilidad reducida en los bares y restaurantes mediante rampas que permitan un acceso cómodo para las sillas de ruedas. No sólo basta que la entrada a los espacios públicos sea adecuada para las personas que van en silla de ruedas, si no que se demanda un buen acceso en los baños de los diferentes espacios públicos, es decir que cuenten con unos baños y aseos adaptados de manera correcta. De la misma manera se concluye con otra medida que facilitaría el acceso en muchos locales, como es el uso del ascensor, ya que en muchos espacios en los que tienes que acceder a alguna planta superior o inferior, te encuentras con que o no hay ascensor, o este no funciona desde hace muchos años, por lo tanto ningún servicio de accesibilidad ha sido capaz de ponerlo en marcha. Son medidas muy simples que deberían ser aplicadas, ya que facilitarían el buen acceso a este colectivo, el cual se encuentra con barreras no tan simples.

En relación a otro tipo de espacios de ocio, como son los cines, se plantea que se debería mejorar la adaptabilidad en la propia sala, ya que el acceso hasta ella no suele ser negativo, pero una vez dentro solo se les permite disfrutar de la película en la primera o en la última fila ya que son las que están directamente conectadas con el acceso para minusválidos. De esta manera se reivindica el poder hacer uso de cualquiera de las filas, o al menos alguna situada en mejores posiciones, para poder disfrutar del espacio de manera cómoda.

Siguiendo con las diferentes conclusiones que analizamos a partir de las entrevistas a los usuarios y familiares, podemos recoger propuestas en relación a las exposiciones y museos, ya que algunos de los espacios donde se preparan este tipo de actividades no están preparados para aquellas personas que hagan uso de una silla de ruedas, por lo que se debería realizar una organización previa del espacio en los lugares donde se dieran las diferentes exposiciones, de tal manera que el acceso y la comodidad para poder disfrutar de manera normalizada estuviera planteado y bien diseñado.

Pero de igual manera que pasa en con los transportes de uso público, en los espacios de ocio también se debería proponer un control continuado y estricto en relación a una accesibilidad universal para que se facilitara el cumplimiento de los diferentes aspectos anteriormente nombrados.

8.2 Conclusiones recogidas por parte de los profesionales

Al realizar las entrevistas a las profesionales de la fundación, nos proporcionaron diversas conclusiones y propuestas de mejora a nivel personal y profesional, en relación a la supresión de las diversas barreras a las que han tenido que hacer frente a lo largo de su profesión.

De esta manera proponen que se debería poner en marcha una serie de normativas en relación a la accesibilidad universal y a la supresión de barreras, y que siguiera un control estricto del cumplimiento de dichas medidas. Para que estas medidas se cumplieran, haría falta que se involucrarán más a nivel social y gubernamental para mejorar la accesibilidad la cual facilita de manera importante la movilidad y el estilo de vida en general de las personas que hacen uso de una silla de ruedas o que poseen algún tipo de discapacidad que les impide hacer frente a diversas barreras.

Es necesario que se pongan en marcha diversos programas de sensibilización a nivel escolar y laboral, ya que es importante que la sociedad en general adquiera una concienciación sobre la problemática a la que tienen que hacer frente el colectivo de personas con algún tipo de discapacidad.

De esta manera se puede mejorar la accesibilidad de este colectivo, si las diversas acciones que se emprenden desde diferentes sectores de construcción, arquitectónicos...van dirigidas a toda la sociedad en general sin discriminar a ningún colectivo de las facilidades que se puedan otorgar para mejorar su adaptación y su calidad de vida

Desde la propia fundación se plantea una promoción y creación de centros y servicios para la atención e integración de las personas con discapacidad y que de igual modo defiendan los derechos de este colectivo y ayuden a suprimir las diversas barreras que les afectan. Se debería crear centros especializados en este colectivo en función de diversas edades, ya que como se recogió en el análisis de las entrevistas, muchos jóvenes con discapacidad acuden a centros de rehabilitación en edades muy tempranas, y esto puede llegar a ser perjudicial a nivel personal.

Para ellos los diferentes poderes públicos y agentes sociales deben promover el diseño y la ejecución de planes, programas y servicios dirigidos a este colectivo, para mejorar su calidad de vida, normalizar sus diferentes actividades diarias y promover su autonomía personal sintiéndose cada vez menos dependientes.

8.3 Conclusiones personales

Desde mi perspectiva personal y a raíz de haber adquirido conocimientos teóricos acerca de la discapacidad, la accesibilidad y las diferentes barreras existentes, he podido entender mejor la información recibida en cada una de las entrevistas, así como profundizar en algunos de los temas que se planteaban en relación a las barreras que podemos encontrar en el transporte público y espacios de ocio en Zaragoza.

Una vez íbamos a iniciar el trayecto del proyecto de investigación, tenía planteado una serie de objetivos a conseguir, los cuales se alcanzarían de manera general a la hora de entrevistar tanto a personas que hicieran uso de silla de ruedas, como a familiares y a profesionales que trabajan con este colectivo diariamente.

Es por ello que el realizar este proyecto me ha nutrido tanto de nuevos conocimientos teóricos en relación a la temática investigada, como de experiencias personales que de alguna manera ponían esos fundamentos teóricos en práctica.

El entrevistar a tres colectivos diferentes, me ha ayudado a enfocar la información recogida en las entrevistas desde perspectivas diferentes, que aunque están muy relacionadas entre sí y se podría decir que el objetivo de todas las partes es el mismo, la manera en la que hacen frente a la problemática de las barreras en la ciudad es diferente dependiendo de la persona, de su rol y de sus dificultades.

En mi opinión el haber puesto en marcha este proyecto de investigación, me ha supuesto una mayor concienciación en relación a las dificultades con las que se enfrentan estos colectivos en su día a día, una sensibilización personal que se adquiere al conocer de cerca las experiencias personales de aquellas personas que sufren de manera directa la falta de accesibilidad.

También planteo algunas limitaciones que he tenido a la hora de realizar este proyecto de investigación. En el caso de algunas de las entrevistas, no tuve el tiempo suficiente que me hubiera gustado para profundizar en alguna pregunta y tema de interés, como profundizar en los diferentes recursos de los que disponen tanto familiares, usuarios y profesionales, para hacer frente a las diversas dificultades a las que se enfrentan.

Si este proyecto de investigación no terminara y dispusiera de más tiempo para seguir investigando sobre esta temática, me gustaría incluir a otros colectivos para poder entrevistarlos, como son los agentes sociales encargados de los autobuses urbanos “Tuzsa”, para plantearles posibles preguntas en relación a la falta de accesibilidad por parte de los autobuses de su compañía. De esta manera plantearía una posible sensibilización hacia aquellos que tienen en sus manos el poder cambiar esta falta de acceso en los transportes públicos.

A su vez hay otros colectivos con los que me gustaría mantener una entrevista, como es el caso de los responsables de algunos espacios de ocio como bares, restaurantes, cines...y plantarles la problemática que supone para un más de un colectivo de personas el que sus espacios no estén adaptados adecuadamente. Presentarles algunas de las experiencias personales recogidas por las personas afectadas y plantearles las propuestas de mejora que se proponen y que mejorarían la calidad de vida de estos colectivos, de esta manera se podría buscar el realizarles una sensibilización “escondida”, con el objetivo de concienciar a aquellos que tienen la oportunidad de mejorar el acceso en la ciudad.

Finalmente, pienso que como persona que no van en silla de ruedas, es perezoso pensar como sería nuestra vida si no pudiéramos andar y tuviéramos que hacer uso de una silla. Pero da pereza y angustia pensarlo una vez cada mucho tiempo, y me pregunto yo: “¿Si pensando esto una vez cada semana ya tenemos suficiente porque es agobiante?”, “¿Las personas que viven esta realidad cada segundo de su vida? “

Pienso que debemos de concienciarnos de que no es nada fácil para este colectivo el tener que hacer uso de una silla de ruedas, ya que les quitan una parte fundamental de cualquier persona,

como es la autonomía personal, por lo que hay que luchar por devolvérsela, porque no se sientan dependientes.

Las facilidades no se tienen que prestar en la mitad del número de personas que las necesiten, que es lo que se hace con el colectivo de personas con discapacidad física, ya que se les ve como una minoría y de esta manera las facilidades están dirigidas de manera mínima y parcial. El objetivo es que ningún grupo se vea como una minoría, ya que en realidad es el resto de la sociedad quien se debería ver como una minoría por no experimentar las dificultades a las que se enfrentan la mayoría de las personas con discapacidad.

Los derechos de una persona no saben de límites en sus dimensiones de actuación, porque abarcan los espacios fundamentales y universales de cualquier persona y por ello hay que luchar y apoyar en la medida en que sea posible, que los derechos de estos colectivos alcancen sus objetivos de manera total.

Lo más importante es que tenemos que darnos cuenta, que somos nosotros los principales actores que imponen las diversas barreras a estos colectivos y por ello somos aquellos que pueden solventar esto de la misma manera que se ha empeorado.

BIBLIOGRAFÍA:

- Acceso Ya. (s.f.). *Derecho a una ciudad sin barreras*. Consultado el 9-5-2015, recuperado de: http://www.accesoya.org.ar/conoce_normativas.php
- Alfonso, A. (2015). *Instituto de Mayores y Servicios Sociales*. Madrid. Ministerio de Sanidad, servicios Sociales e Igualdad. Recuperado el 29-5-2015, consultado de http://www.dependencia.imserso.es/imserso_01/actualidad/2015/abril/index.htm#IM_095415
- Alonso López, F (2002). *Libro verde: La accesibilidad en España, Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Secretaría General de Asuntos Sociales, Instituto de Migraciones y Servicios Sociales.
- Anula, A. (2007). *Convención internacional de Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad*. Madrid. Real Patronato sobre Discapacidad. Consultado el 4-5-2015, recuperado de: <http://www.forovidaindependiente.org/files/documentos/pdf/ConvencionLecturaFacil.pdf>
- Asís Roig, R. (2005). *El significado de la accesibilidad universal y su justificación en el marco normativo español*. Madrid. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Recuperado el 6-5-2015, consultado de: <http://www.cermi.es/es-ES/Biblioteca/Lists/Publicaciones/Attachments/45/Elsignificadodelaaccesibilidaduniversalysujustific.pdf>
- Claro, C. (2004). *Telecentros para todos*. Consultado el 5-3-2015, recuperado de: <http://www.telecentros.org/telecentros/secao=202&idioma=es¶metro=11554.html>
- Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica. (s.f.). *Observatorio de la Accesibilidad*. Madrid. Recuperado el 3-6-2015, consultado de: <http://www.observatoriodelaaccesibilidad.es/accesibilidad/breve-historia/>
- Chan, M. y Zoellick, R. (2011). *Información Mundial sobre la Discapacidad*. OMS. Consultado el 15-3-2015, recuperado de: file:///C:/Users/user/Downloads/informe_mundial_discapacidad_resumen.pdf
- Disminuidos Físicos de Aragón. (s.f.). *Quiénes somos*. Consultado el 7-4-2015, recuperado de: [http://www.fundaciondfa.es/wps/portal/inicio/Quienes_somos!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3jTEC8TSydDRwMLN09zA0_vEF9fVxcFYwNLM_1wkA6cKiyMDPDKGxga4pc3gOo3wAEcDfT9PPJzU_ULsrODPModFQHRooxQ/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfNVRKNDlCMUEwOEZJNzBJSIRNTUVETDMwMTE!/?](http://www.fundaciondfa.es/wps/portal/inicio/Quienes_somos!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3jTEC8TSydDRwMLN09zA0_vEF9fVxcFYwNLM_1wkA6cKiyMDPDKGxga4pc3gOo3wAEcDfT9PPJzU_ULsrODPModFQHRooxQ/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfNVRKNDlCMUEwOEZJNzBJSIRNTUVETDMwMTE!/)

- Flores Basulto, M. (2010). *Discapacidad Física*. Consultado el 20-3-2015, recuperado de: <http://es.scribd.com/doc/38199011/DISCAPACIDAD-FISICA#scribd>
- Fundación ONCE para la Cooperación e Inclusión Social de Personas con Discapacidad. (2011). *Observatorio de la Accesibilidad Universal en los Municipios de España 2011*. Madrid: Fundación ONCE.
- Giddens, A. (2009). *Sociología*. (6ª ed.). Madrid. Alianza Editorial.
- Hernández Morales. (1996). *Accesibilidad y supresión de barreras: El procedimiento en la Comunidad de Madrid*. (1ª ed.). Madrid. Instituto de Migraciones y Servicios Sociales.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C. y Baptista Lucio, P. (2003). *Metodología de la investigación*. México DF: McGraw-Hill .
- Huerta Peralta, J. (2007). *Discapacidad y Diseño Accesible: Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad*. Consultado el 2-4-2015, recuperado de: http://issuu.com/maurobrunelli/docs/03_discapacidadydisenoaccesible_ver
- III Plan de Acción para las personas con discapacidad. (2009). Consultado el 9-4-2015, recuperado de: http://www.msssi.gob.es/ssi/discapacidad/docs/III_PAPCD.pdf.
- Juzgado Pulido, C. (2012). *Di no a las barreras*. Consultado el 2-4-2015, recuperado de: <http://disenosocial.org/barreras-arquitectonicas/>
- Ministerio de Vivienda. (2010). *La accesibilidad en los espacios públicos urbanizados*. Secretaría General Técnica. Consultado el 5-4-2015, recuperado de: <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/EC23F871-B5EB-4482-8E3D-10B40D251397/116390/ACCESEspaPublicUrba.pdf>
- Plummer, K. y Macionis, J. (2011). *Sociología* (4ª ed.). Madrid. Pearson.
- Rincón Igea, D., Arnal Agustín, J., Latorre Beltrán, A. y Sans Martín, A. (1995). *Técnicas de investigación en ciencias sociales*. Madrid: Dykinson.
- Secretaría ejecutiva del Real Patronato. (2001). *Memoria del Real Patronato (1976-2001)*. Madrid: Centro Español de Documentación sobre Discapacidad.
- Sierra Bravo R. (1998). *Técnicas de investigación Social: Teoría y ejercicios* (12ª ed.). Madrid: Paraninfo.
- Vidal García, J., Valdominos Pastor, V., Arturo Herrera Santos, P., Rodríguez-Porrero Miret, C., Rodríguez Mahou, C. y Redondo Martín-Aragón, J. (2005). *¡Pregúntame sobre accesibilidad y ayudas técnicas!* Consultado el 12-4-2015, recuperado de: <http://ciudadesamigables.imserso.es/InterPresent1/groups/imserso/documents/binario/preguntame.pdf>